



Geachte ,

Hierbij ontvangt u het verslag van de informatieavond Rembrandt van Rijnstraat met als onderwerpen Afsluiting Schilderspad en fietsroute Rembrandt van Rijnstraat’.

Datum : Maandag 28 augustus 2023
Locatie : De Weijer (De Raetsingel 1, Boxmeer)
Avondvoorzitter : Marcel Brands
Projectleider gemeente : Frits van Sambeek
Projectleider Sweco : Jolanda van Gool

In dit verslag leest u alle hoogtepunten van de informatieavond in Boxmeer, die plaats vond op maandag 28 augustus 2023. Het verslag is opgesteld op basis van de volgorde van het programma, die hieronder is weergegeven. In het verslag kunt u ook de vragen en daarop gegeven antwoorden terugvinden die tijdens de informatieavond zijn besproken.

Het programma

18:30 – 19:15 Inloop
19:15 – 21:15 Inhoudelijk programma
Welkom en doel
Verleden, heden, toekomst
Toelichting verkeerskundig onderzoek door Sweco
Interactief samen aan de slag
21:15 – 21.30 Afronding

Datum
07 09 2023

Kenmerk

Behandeld door
Frits van Sambeek

Onderwerp
Verslag
Informatieavond
Rembrandt van
Rijnstraat

Bijlagen
Voorlopig ontwerp

Kopie aan

Bezoekadres
Louis Jansenplein 1
5431 BV Cuijk

Postbus 7
5360 AA Grave
T 0485 854 000
landvancuijk.nl



1 Inloop

De avond begint om 18:30 met de inloop, waarbij 150 inwoners van Boxmeer naar De Weijer zijn gekomen voor de georganiseerde inloopavond betreft het project 'Fietsroute Rembrandt van Rijnstraat'. Vanuit de gemeente Land van Cuijk zijn 7 personen aanwezig, waaronder de projectleider Frits van Sambeek en wethouder Maarten Jilisen. Vanuit Sweco is het projectteam aanwezig, bestaande uit 4 personen, waaronder de projectleider Jolanda van Gool. De avondvoorzitter is Marcel Brands als onafhankelijk procesleider.

2 Inhoudelijk programma

2.1 Welkom

De presentatie is gestart met een video van de verkeerssituatie omtrent de kruising van de Spoorstraat en het Schilderspad, waarin de huidige verkeersonveiligheid en doorstroming te zien is. Een heel herkenbaar beeld voor de aanwezigen deze avond. Marcel Brands, de avondvoorzitter, heet vervolgens iedereen welkom en begon de presentatie.

Opmerkingen en vragen uit het publiek

1. Een bewoner geeft aan dat hij het oneens is met het hele plan van het afsluiten van het Schilderspad en de fietsroute op de Rembrandt van Rijnstraat. Dit is echter wel het uitgangspunt van de avond aangezien dit het eerder genomen raadsbesluit is. De wethouder gaat hier later tijdens de avond (en dus ook in dit verslag) nog verder op in.
2. Een bewoner geeft aan dat hij van de avond verwacht dat er ook echt geluisterd wordt naar de aanwezigen en dat het geen participatie is als er alleen nog maar over een bloembak of tegel mag worden gesproken. Hierop is aangegeven dat het absoluut de bedoeling is om vandaag te luisteren naar de aanwezigen en het gaat zeker niet over de locatie van een bloembak of stoeptegels.

2.2 Doel

Wethouder Maarten Jilisen heet iedereen welkom, ook namens zijn collega Wethouder David Sölez waar vooraf afstemming mee heeft plaatsgevonden. Hij is erg blij met de betrokkenheid van de aanwezigen. De avond dient voor het in gesprek gaan met de inwoners van Boxmeer over het project 'Fietsroute Rembrandt van Rijnstraat' en over de verkeerskundige onderzoeken die Sweco heeft uitgevoerd. Verder is het doel om input op te halen vanuit de bewoners van Boxmeer. Sweco, de gemeente en de bewoners gaan tijdens deze avond in het interactieve deel met elkaar in gesprek over het project.

Het doel van het project is om een fietsroute te creëren zodat ruim 1.000 fietsers dagelijks veilig kunnen oversteken bij de kruising Schilderspad-Stationsweg-Spoorstraat. Ook wordt de doorstroming op de Spoorstraat hierdoor beter. Er is een raadsbesluit genomen over het afsluiten van het Schilderspad voor fietsers, waardoor het fietsverkeer via een andere route in de wijk wordt begeleid. In het verleden zijn onderzoeken gedaan naar een brug, tunnel en dergelijke maar dit blijkt niet mogelijk (o.a. vanwege een gasleiding) en dit station zijn we nu al gepasseerd. Nu wordt er onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de fietsers via de route Jeroen Boschlaan/Rembrandt van Rijnstraat te sturen.

Aanvullend wordt in oktober een proef georganiseerd om de nieuwe situatie na te bootsen. Samen met de opbrengst van deze avond, het onderzoek van Sweco en de resultaten van de proef gaat Sweco aan de slag met een eerste ontwerp voor de fietsroute. Dit ontwerp wordt op de tweede informatieavond gepresenteerd. Het uitgangspunt is dat de oplossing een bijdrage moet leveren aan de doelen van het project: een veilige fietsroute en het verbeteren



van de doorstroming van het verkeer op de Spoorstraat-Sint Antonisweg. Als dat niet het geval blijkt, worden andere oplossingen overwogen.

Opmerkingen en vragen uit het publiek

3. Er is aangekondigd dat de tweede inloopavond plaats zal vinden op 19 oktober. Hierop kwam direct een verzoek van een van de aanwezigen. Deze inloopavond vindt namelijk plaats tijdens de herfstvakantie, waardoor een aantal inwoners geen mogelijkheid hebben om deze avond bij te wonen. Er staken nog ruim 20 inwoners hun hand op naar aanleiding van de vraag wie nog meer geen mogelijkheid ziet om deze avond bij te wonen door de herfstvakantie. De gemeente gaf aan een nieuwe datum te heroverwegen en de bewoners hiervan op de hoogte te stellen. Inmiddels is besloten om de datum te verplaatsen naar 30 oktober.
4. Er wordt gevraagd hoe de proef wordt gemeten. Hierop is geantwoord door Sweco en staat het antwoord bij 'toelichting op de proef'.

2.3 Verleden, heden, toekomst

Frits van Sambeek, de projectleider vanuit de Gemeente, heeft een presentatie gegeven over het verleden, het heden en de toekomst van de fietsroute Rembrandt van Rijnstraat. Het probleem vanuit de doorstroming en de verkeersveiligheid stond in 2005 al op de gemeentelijke agenda waarbij door de jaren heen kleine verbeteringen hebben plaatsgevonden. Echter waren deze verbeteringen niet voldoende, waardoor in 2017-2018 een onderzoek is gestart naar de oorzaak van het probleem en diverse oplossingsrichtingen. Dit nader onderzoek is voortgekomen uit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Hieruit is toen naar voren gekomen dat het afsluiten van het Schilderspad en herroutering fietsverkeer via de Rembrandt van Rijnstraat, de meest kosteneffectieve maatregelen zijn. De voormalige gemeenteraad van Boxmeer heeft hier in 2019 akkoord op gegeven. Echter zijn hier bezwaren op gekomen met diverse onderzoeken waaronder de verkenning van dhr. Brookhuis met het idee om een fietstunnel neer te leggen. Dit is geen mogelijkheid, mede door de gasleidingen die hier liggen. In 2019 heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden en zijn enquêtes bij scholieren afgenomen. Een uitwerking 'Voorlopig Ontwerp Fietsstraat Rembrandt van Rijnstraat' is in 2020 gemaakt, waarmee de Raad in 2021 heeft ingestemd. In januari 2022 zijn vijf gemeentes samengegaan als gemeente Land van Cuijk, waardoor het project in dat jaar opnieuw is opgestart.

Het ontwerp (zie bijlage) ziet er als volgt uit: Het Schilderspad wordt in het plan geen fietspad meer, waardoor er meer ruimte komt voor recreatie en groen in de spoorzone. De fietsers kunnen vanaf het eerste deel van het Schilderspad via de Jeroen Boschstraat doorfietsen op de Rembrandt van Rijnstraat. Deze fietsroute wordt vervolgens gekruist door de Spoorstraat, waar de fietsers bij het verkeerslicht door kunnen fietsen op de Oranjestraat en hun eigen route verder kunnen fietsen naar de desbetreffende eindbestemming. De Rembrandt van Rijnstraat wordt dan ingericht als een fietsstraat. Er ontstaan comfortabele ingerichte staten voor fietsers en de riolering wordt tijdens de werkzaamheden vervangen. Ook denken we aan klimaat adaptieve maatregelen (zoals infiltratie en waterberging d.m.v. wadi's), meer groen en recreatie.

Opmerkingen en vragen uit het publiek

5. Iemand geeft aan dat haar kind die op een van de scholen zit, nooit een enquête heeft gehad. Dit kan mogelijk zijn omdat dit al enkele jaren geleden is gebeurd.



2.4 Toelichting op de proef

Er komt een proef aan die plaats zal vinden van 2 tot en met 13 oktober 2023. Het doel van de proef is om zo goed mogelijk invulling te geven aan het besluit en om de situatie te testen. De proef houdt in dat het Schilderspad wordt afgesloten voor fietsers. De fietsers worden omgeleid en gaan de fietsroute van het eerste ontwerp fietsen, deze route ligt er in principe al maar dit wordt aangegeven met borden. Tijdens de fietsproef worden er opnieuw tellingen gehouden van fietsers en gemotoriseerd verkeer inclusief snelheidsmetingen en Sweco komt ook meerdere keren een dagdeel, waaronder ook begin- en eindtijd scholen, deze proef observeren om te kijken hoe de situatie eruit ziet.

Opmerkingen en vragen uit het publiek

6. Er wordt aangegeven dat het raadsbesluit gaat over het afsluiten van het Schilderspad voor alle verkeer, dus ook voetgangers. Dit zou dan ook zo uitgevoerd moeten worden. Dit wordt nagekeken.
7. Is er met de proef rekening gehouden met de herfstvakantie? Ja, de proef vindt nog net voor de herfstvakantie plaats.
8. In de uitnodiging werd nog gesproken over een andere datum in september. Wat is de goede datum voor de proef? Omdat de scholen aangeven begin september nog niet op het normale ritme te zitten, is de proef uitgesteld naar oktober.
9. Wanneer de fietsers moeten omrijden via de Rembrandt van Rijnstraat, houden jullie er rekening mee dat auto's door deze straat sjezen. Weet je wel hoe hard hier gereden wordt? We nemen snelheid remmende maatregelen mee in het ontwerp.
10. Er worden opmerkingen gemaakt over de slechte betrokkenheid naar de wijkraden en de scholen. Er is toezegging gedaan om de scholen en de wijkraden veel beter bij het proces te gaan betrekken.
11. Er wordt aangegeven dat men verwacht dat scholieren naar Metameer via de Graafseweg zullen gaan rijden. Deze opmerking is genoteerd en wordt gemonitord tijdens de proef.

2.5 Toelichting verkeerskundig onderzoek door Sweco

Jolanda van Gool, projectleider vanuit Sweco, geeft een toelichting op het verkeerskundig onderzoek dat is uitgevoerd. De opdracht die Sweco heeft gekregen is om een verkeerskundige onderbouwing te geven voor het ingestemde voorlopige ontwerp en de verkeerseffecten in beeld te krijgen. Het uiteindelijke doel is om te komen tot een onderbouwd voorlopig verkeerskundig ontwerp op basis van de onderzoeken en de informatieavonden.

Een van de resultaten uit het onderzoek is de gereden snelheid in het gebied. Op basis van de metingen en TomTom data blijkt dat de V85 tussen de 33 en 37 km/h ligt. Dit wil zeggen dat wanneer je de snelheid van 100 voertuigen van laag naar hoog naast elkaar zet, je de snelheid van voertuig 85 neemt. Deze is afhankelijk van welke meetlocatie (van elk stukje tussen 2 opeenvolgende zijstraten is er data) er wordt gekeken tussen de 33 en 37 km/h. Hierop ontstaat de reactie dat dit niet herkend wordt door de bewoners. Voor er vragen gesteld worden licht Jolanda de eerste resultaten van het onderzoek toe.

Om te kijken of een fietsstraat mogelijk is, heeft Sweco 7 vragen beantwoord tijdens het onderzoek. Deze vragen zijn beantwoord door middel van schouwen, tellingen, kentekenonderzoek, TomTomdata, parkeeronderzoek en een wandelsafari.

- I. **Wat is de verhouding tussen de hoeveelheid fietsers en gemotoriseerd verkeer?**
Wanneer al het fietsverkeer via Rembrandt van Rijnstraat gaat: 44-48% is fietsverkeer.



II. Kan een fietsstraat de totale verkeersvraag (intensiteit) verwerken?

De Rembrandt van Rijnstraat heeft 2959 verkeersbewegingen in totaal per 24 uur. Hiervan zijn er 836 fietsers en 11 voertuigen zwaar verkeer per 24 uur. Het aandeel fiets is 28% en het aandeel zwaar verkeer is 0,37%.

De intensiteit is tijdens spitsmomenten laag genoeg (minder dan 200 motorvoertuigen per uur) om een fietsstraat op een veilige manier mogelijk te maken.

Een andere indicator is de ontmoetingenvoorspeller. Deze geeft inzicht in de verwachte belevingswaarde van een fietsstraat op basis van intensiteiten. Deze houdt rekening met hoe vaak een fietser een andere fietser of auto ontmoet (bijv. inhalen of tegemoet komen). Hierbij wordt ook rekening gehouden met de breedte van de weg om zo te bepalen of deze ontmoeting als ruim (bijv. Je kan makkelijk iemand voorbij rijden), krap of onmogelijk wordt ingeschat. Ontmoetingenvoorspeller scoort voor Rembrandt van Rijnstraat 7,21 en voor Jeroen Boschstraat 7,11. Een waarde boven de 7 is gewenst voor een fietsstraat.

III. Hoeveel zwaar verkeer is er aanwezig?

Op de Jeroen Boschstraat gemiddeld 1 a 2 per uur, op de Rembrandt van Rijnstraat gemiddeld 0 a 1 per uur.

IV. Is het aanwezige verkeer voornamelijk herkomst-/bestemmingsverkeer of intern verkeer?

Er is minder sluipverkeer dan van te voren was verwacht door de inwoners. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat 'sluipverkeer' gemiddeld 2,6 tot 3,6% is en uit de TomTomdata blijkt dat dit 4,5 tot 5% is. Het kentekenonderzoek is in de spits uitgevoerd.

V. Kunnen de haakse en/of schuine parkeervakken worden verwijderd of worden ingericht als langspareervakken zonder dat dit een parkeerprobleem oplevert?

De gemeten bezetting van de parkeerplaatsen is 53% 's nachts en 39% overdag over de gehele wijk. Voor de Rembrandt van Rijnstraat ter hoogte van huisnummer 30/38 waren 6 van de 13 parkeerplekken bezet en tussen de Spoorstraat/Jacob van Ruysdaelstraat 13 van de 13 parkeerplekken.

Op basis van de metingen zijn er mogelijkheden om de haakse parkeervakken te verwijderen of in te richten al langspareervakken. Hierdoor zullen enkele bewoners hun voertuig op een andere parkeerplaats, veelal iets (50m), verder moeten parkeren.

VI. Zorgen eventuele voorzieningen voor gevaarlijke situaties indien het een fietsstraat wordt. Bijvoorbeeld: Hoe gaan de kinderen naar school en langs waar gaan ze het schoolplein op en zorgen de locaties waar kinderen uit een auto stappen voor mogelijke problemen?

Basicfit en Gezondheidscentrum beschikken over een ruime parkeergelegenheid en zijn niet direct gelegen aan Rembrandt van Rijnstraat. Daarnaast hebben deze voorzieningen geen piekdrukke. Er is geen negatieve impact voor een fietsstraat vastgesteld.

Kidscentrum (Basisschool en Peuterspeelzaal): Bij de school moet in het ontwerp aandacht worden besteed aan onoverzichtelijke locaties die ontstaan wanneer kinderen langs de weg worden afgezet of wanneer voertuigen die links tegen de richting in geparkeerd staan weer gaan rijden. Dit gedrag gebeurt gelukkig maar een enkele keer bij aanvang of einde school maar zorgt voor een onoverzichtelijke situatie voor andere verkeersdeelnemers. Dit gedrag mag absoluut niet gestimuleerd worden in het nieuwe ontwerp.



Wijkcentrum de Driewiek: 9 parkeerplaatsen op eigen terrein. Echter is de ingang van het pand gelegen aan zijde Jeroen Boschstraat, waardoor parkeren op deze straat interessant is voor bezoekers. Met de smalle wegbreedte (4,5 m) kunnen geparkeerde voertuigen op de weg de fietsers belemmeren. Dit is ook een aandachtspunt.

VII. Past een fietsstraat qua profiel en ontwerpeisen/richtlijnen?

De afstand en tijd die inwoners om moeten rijden om de scholen te bereiken is maximaal 300 meter en ongeveer 1 minuut tijdsverschil. Dit is acceptabel voor de normen van een fietsroute.

De fietsstraat is bij voorkeur een voorrangsweg. De vele zijstraten moeten hierop aangepast worden. De vele snel op elkaar volgende zijstraten zijn een belangrijk aandachtspunt bij de keuze voor het ontwikkelen van een fietsstraat.

De breedte van de weg is ruim genoeg voor het realiseren van een fietsstraat. Bij de school is het advies om de weg te versmallen voor een afremmend effect en meer verkeersveiligheid.

De algemene conclusie van Sweco luidde als volgt:

- Fietsstraat is mogelijk op Jeroen Boschstraat/ Rembrandt van Rijnstraat. Fietsstraat en mogelijkheden worden ter discussie gelegd met de bewoners tijdens deze inloopavond.
- 2 specifieke aandachtspunten: Parkeren bij de Driewiek en Kruispunten.
- Schoolzone in het nieuwe ontwerp als heldere schoolzone ontwerpen en inrichten.
- Parkeren bij Rembrandt van Rijnstraat: oplosbaar met andere locaties in de wijk en/of langsparkeren voorzien.

Opmerkingen en vragen uit het publiek

12. Er was een vraag over de TomTomdata: Waarom is deze TomTomdata relevant, want er zijn maar weinig mensen die een TomTom gebruiken wanneer ze over de Rembrandt van Rijnstraat rijden? Sweco gaf hierop het antwoord dat er mensen zijn die wel met een TomTom aan rijden, maar ook dat wanneer de TomTom uitstaat, hier data over de route en snelheid gegeven worden.
13. Zijn de nieuwe scholen meegenomen in het onderzoek? Ja deze worden meegenomen alsook de komst van de nieuwe woonontwikkelingen en het nieuwe gemeentehuis.
14. Volgens de aanwezigen zijn de locaties van de lussen en de meetperiode waarop de metingen gehouden zijn verkeerd. Deze lussen zijn volgens een aantal bewoners op verkeerde locaties gelegd, omdat er 2 locaties waren waarbij de lussen aan het begin of aan het einde van de Rembrandt van Rijnstraat zijn neergelegd of achter een smileybord stonden. Hierdoor was er angst dat de automobilisten natuurlijk al langzamer rijden om af te remmen of voor het optrekken, waardoor de metingen geen betrouwbare resultaten waarborgen. Daarnaast is de periode verkeerd omdat er al veel scholieren vrij waren in deze periode. Sweco geeft aan dat de snelheden geverifieerd zijn met TomTom data en dat met de doorrekenen van de tellingen rekening kan worden gehouden in het onderzoek. Tijdens de proef worden nieuwe metingen gedaan ter verificatie van de uitgevoerde metingen.
15. Aanvullend op het vorige wordt gevraagd om de metingen opnieuw te doen en de bewoners de locaties te laten bepalen.
16. Over de omrijdfactor en omrijdtijd was een discussie gaande met de inwoners. Er werden opmerkingen gemaakt over het gedrag van de fietsers. Het zijn vaak pubers die de fietsers zijn, en die willen niet gaan omrijden. Ze willen gewoon rechtdoor, de snelste route afleggen. Dit is dan ook een belangrijk punt die meegenomen moet worden in het ontwerp van Sweco. Ook gaan we dit monitoren tijdens de proef.



17. Er is een opmerking gemaakt over de V85 snelheid. Deze V85 houdt dus in dat de snelheid van 85% van de auto's 36 km per uur is. Er is dus een percentage van 15% dat harder rijdt dan dit, en als er rekening gehouden wordt met het absolute getal, zijn dit best veel auto's. Het klopt niet dat 85% van de auto's 36 km/h rijden. 85% van de voertuigen rijdt 36 km/h of minder. Het klopt dat 15% harder rijdt dan deze 36 km/h.
18. Er wordt opgemerkt dat volgens het CROW (dit is een stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor o.a. infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer die zich o.a. bezig houdt met het vastleggen van richtlijnen) is de definitie van een fietsstraat is dat er meer fietsers moeten zijn dan auto's dus hoezo kan een fietsstraat hier?
19. Wordt er ook aan de kinderen gedacht? Uiteraard moet het veilig zijn voor de kinderen.
20. Wordt er ook de vraag gesteld waarom de Spoorstraat onveilig is en wat eraan gedaan kan worden? Dit valt buiten de scope van de opdracht van Sweco maar is onderdeel van de mobiliteitsvisie 2024 die nu wordt opgesteld. Daarin wordt dit meegenomen.
21. Een fietsstraat is de foute keuze want het mag toch niet zo zijn dat mensen en fietsers moeten gaan dienen om voertuigen trager te gaan laten rijden.
22. In hoeverre wordt specifiek het gedrag van pubers op een fietsstraat meegenomen? Hoe werkt het gedrag van pubers volgens de psychologie? Op deze vraag is nog geen antwoord gekomen tijdens de bijeenkomst en moet worden meegenomen.
23. Waar komen de fietsers vandaan en waar gaan deze heen? Is dit meegenomen in het onderzoek. Er is nu puur gekeken naar fietsers die op het Schilderspad fietsen en niet naar waar ze naartoe gaan als ze de Spoorstraat zijn overgestoken.
24. Zitten elektrische (bak)fietsen ook in de telling? Ja, deze worden ook als fietser meegenomen in de tellingen.

3 Interactief samen aan de slag

Na de presentatie en de vragen die zijn gesteld en voor zover mogelijk zijn beantwoord, is het tijd voor het interactieve gedeelte van de avond. Alle bewoners werden in 8 groepen verdeeld waarin participatie plaatsvindt door middel van het praten in de groepen over het project. Het doel van deze participatieronde was om zowel Tips als Tops op te schrijven en om goed te luisteren naar de bewoners. De bewoners hebben verteld hoe zij denken over het plan en hebben allemaal Tips meegegeven. Deze werden allemaal opgeschreven op post-it briefjes en zijn meegegeven aan Sweco. Op korte termijn willen we inzicht geven in wat er met de tips & tops is gedaan.

Marcel geeft aan dat er nu twee keuzes zijn: de mogelijkheid tot deelneming van het interactieve gedeelte, of de mogelijkheid waarbij de inwoners een mail kunnen sturen met hun Tips en Tops waarmee Sweco verder kan gaan. De keuze lag bij elke bewoner.

4 Afronding

Tijdens de afronding van de avond zijn de belangrijkste Tips en Tops nabesproken in de plenaire zaal. De belangrijkste Tips waren:

- De oversteekplaatsen zijn belangrijk op de Rembrandt van Rijnstraat. Denk aan de kruising bij de speeltuin. In de huidige situatie zijn dit al gevaarlijke oversteekpunten voor de voetgangers en de kinderen. Er vinden hier geregeld onveilige situaties plaats.
- Kijk integraal naar het plan (Rondweg?). Er moet gedacht worden aan de impact op niet alleen de Rembrandt van Rijnstraat, maar ook de straten en wijken eromheen, zoals de Oranjestraat en Bildebeekstraat. Alleen dan kan een plan succesvol uitpakken.
- Kijk opnieuw naar het hele ontwerp en naar het probleem. Lost een andere oplossing niet het probleem op (zoals een verkeerslicht of de afsluiting voor fietsers bij Stationstraat)?



- Verkeersveiligheid en doorstroming is voor de bewoners belangrijker dan het groen. Groen en water heeft geen prioriteit, maar is een mooie bijzaak en dan ook een aanwinst.
- Kijk nog eens goed naar of de Rembrandt van Rijnstraat wel een als fietsroute kan dienen naar aanleiding van gevaarlijke situaties met auto's die hard rijden.

Nadat een bewoner de nadruk legt op het belang van een goede verslaglegging, nodigt de avondvoorzitter Marco drie vrijwilligers vanuit de inwoners uit die het verslag zouden willen goedkeuren, naar aanleiding van de klacht dat de vorige keer geen goede verslaggeving gemaakt was. Vier vrijwilligers hebben hun naam en e-mail opgegeven aan Jolanda van Gool en zullen het verslag eerst doorlezen, waarna het gedeeld zal worden met alle aanwezigen van de informatieavond.

5 Terugkoppeling van openstaande acties die na de bijeenkomst zijn uitgevoerd/uitgezocht

Reactie 3: Inmiddels is besloten om de informatieavond te verplaatsen naar 30 oktober 2023. Hiervoor ben je van harte welkom en moet iedereen zich opnieuw even aanmelden. Aanmelden kan via: <https://forms.gle/uFg7aTC1cdv4QgQQ9>.

Reactie 7: Het raadsbesluit is opgezocht door de verkeerskundige van de gemeente. Het raadsbesluit gaat niet over het afsluiten van de Schilderspad voor voetgangers. De afsluiting geldt enkel voor de fietsers. Echter zal bij de proef wel een volledige afsluiting (dus voetgangers en fietsers) plaatsvinden zodat er veilig gewerkt kan worden op het Schilderspad tijdens de proef.

Reactie 10: Inmiddels wordt druk gezocht naar een afstemmoment met de scholen en wijkraden om samen af te stemmen over de proef en de locaties van de tellingen samen te bepalen.

Reactie 11: Inmiddels is besloten om ook op de Graafseweg tijdens de proef metingen en schouwen uit te voeren.

Reactie 12: Hierop aanvullend is het zo dat TomTomdata ook bestaat uit andere navigatie vormen, zoals Flitsmeister en Google Maps. Ook moeten we denken aan bewoners die navigatie gebruiken als ze naar een bestemming rijden buiten Boxmeer, en deze navigatie al bij hun thuis in de auto aanzetten.

Reactie 15: Samen met leden van de wijkraad worden de locaties van de proef bepaald.

Interactief aan de slag: De vragen, tips en tops worden op de website van de gemeente geplaatst. Indien er aanvullende vragen zijn naar aanleiding van de gegeven antwoorden, kan u deze per mail (fietsstraatRVR@sweco.nl) indienen voor 16 oktober 2023.

Tijdens de avond was er ook een fotografe van de Maasdriehoek aanwezig. Op vrijdag 1 september is een artikel door hen gepubliceerd. Dit kan je nalezen op: [Sweco 'erg blij met de input tijdens de informatieavond' - Adverteren Boxmeer | De Maas Driehoek | Krant en Online \(kliknieuwsdemaasdriehoek.nl\)](#).