



Geachte ,

Hierbij ontvangt u het verslag van de tweede informatieavond 'afsluiten Schilderspad en fietsroute Rembrandt van Rijnstraat'.

Datum : Maandag 30 oktober 2023  
Locatie : De Weijer (De Raetsingel 1, Boxmeer)  
Avondvoorzitter : Bram Louwers  
Projectleider gemeente : Frits van Sambeek  
Projectleider Sweco : Jolanda van Gool

In dit verslag leest u een korte terugkoppeling en de gestelde vragen van de tweede informatieavond in Boxmeer, die plaats vond op maandag 30 oktober 2023. Het verslag is opgesteld op basis van de volgorde van het programma, dat 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 – 19:00 Inloop  
19:00 – 20:45 Inhoudelijk programma  
Welkom en doel  
Terugkoppeling sinds informatieavond 1  
Toelichting resultaten proef en ontwerp door Sweco  
Interactief samen aan de slag  
20:45 – 21.00 Afronding

**Datum**  
11-11-2023

**Kenmerk**

**Behandeld door**  
Frits van Sambeek

**Onderwerp**  
Verslag  
informatieavond 2  
Rembrandt van  
Rijnstraat

**Bijlagen**

**Kopie aan**

Bezoekadres  
Louis Jansenplein 1  
5431 BV Cuijk

Postbus 7  
5360 AA Grave  
T 0485 854 000  
[landvancuijk.nl](http://landvancuijk.nl)



## 1 Inloop

De avond begint om 18:30 met de inloop, waarbij 160 inwoners van Boxmeer naar De Weijer zijn gekomen voor de georganiseerde informatieavond 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 David Sölez. Vanuit Sweco is het projectteam aanwezig, bestaande uit 5 personen, waaronder de projectleider Jolanda van Gool. De avondvoorzitter is Bram Louwers als onafhankelijk procesleider.

## 2 Inhoudelijk programma

### 2.1 Welkom

Bram Louwers heet iedereen welkom en neemt het programma en de afspraken van de avond door. Vervolgens geeft hij het woord aan wethouder Sölez om iedereen welkom te heten en het doel van de avond toe te lichten.

Wethouder Sölez geeft aan blij te zijn dat de informatieavond zo goed bezocht is want het geeft een grote betrokkenheid aan. De wijkraden hebben spreektijd aangevraagd maar dat vinden we niet passen. De voorkeur wordt gegeven aan zo veel mogelijk tijd in de kleine groepen zodat iedereen zijn input en ervaringen kan geven. De wethouder doet de oproep aan eenieder om zijn/haar mening te delen. De wijkraden hebben een uitnodiging ontvangen om op een apart moment samen met de gemeente te spreken over het project.

### 2.2 Doel

De avond dient voor het informeren aan de bewoners van Boxmeer over de proef die is uitgevoerd voor het project 'Fietsroute Rembrandt van Rijnstraat' en daarop aansluitend wordt het ontwerp gepresenteerd door Sweco. Verder is het doel om input te halen vanuit de bewoners van Boxmeer. De bewoners van Boxmeer, Sweco en de gemeente zijn tijdens de interactieve sessie in gesprek gegaan over het ontwerp door middel van de kaart, waarbij de bewoners hun opmerkingen konden delen via post-its.

Het doel van het project is om ervoor te zorgen dat er een veilige overstekmogelijkheid is voor de ruim 1000 fietsers die elke dag bij de kruising van Schilderspad – Stationsweg – Spoorstraat oversteken. Daarnaast wordt er beoogd om de doorstroming van de Spoorstraat te verbeteren. Een betere doorstroming wordt gefaciliteerd door een verdubbeling van de spoorbanen aan de noordkant van de spoorwegovergang, waardoor de spoorbomen minder vaak open hoeven gaan. Er is in 2021 een besluit genomen door de Raad het Schilderspad af te sluiten voor verkeer. Daarbij is voorzien in de herroutering van het fietsverkeer via de Jeroen Boschstraat over Rembrandt van Rijnstraat en naar de Oranjestraat. Er is daarnaast een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd om inzichtelijk te maken wat de mogelijkheden en effecten zijn van het herrouteren van het fietsverkeer.

De proef heeft door middel van het onderzoek inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn van het herrouteren van de fietsers via de Rembrandt van Rijnstraat. Sweco heeft dit onderzoek uitgevoerd en presenteert deze avond de uitkomsten. De wethouder geeft aan dat de gemeente opdracht gaat geven om de nog niet veilige locaties op de alternatieve routes verder te onderzoeken. Naast dit plan waarbij we een verbetering bereiken op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming hebben we ook nog aandacht voor een aantal toegangswegen waaronder in ieder geval Graafseweg. Dit is een "plus" die we gaan realiseren boven op de verbetering die dit project van zichzelf al realiseert.



De wethouder wenst iedereen een fijne avond met goede ideeën en het delen van ervaringen.

### 2.3 Terugkoppeling proces sinds vorige informatieavond

Sinds de vorige informatieavond zijn de volgende zaken opgepakt door de gemeente en/of door Sweco.

- De wethouder heeft een brief verzonden naar de bewoners.
- Er is een verslag opgesteld van de vorige bijeenkomst. Deze is te vinden op de website van de gemeente bij de projectpagina Rembrandt van Rijnstraat.
- De gele en groene stickers van informatieavond 1 zijn besproken en verwerkt in een Q&A (zie website) of in het ontwerp.
- Er is 2x overleg geweest met de wijkraden en de scholen. Eenmaal om de opzet van de proef voor te bespreken en eenmaal om de resultaten te bespreken.
- Er is een informatieflyer opgesteld over de proef en de proef is inmiddels ook uitgevoerd.

### 2.4 Resultaten proef

Jolanda van Gool, de projectleider vanuit Sweco, licht de resultaten van de proef toe. De proef, waarin het Schilderspad werd afgesloten en de fietsers door herroutering via de Jeroen Boschstraat en de Rembrandt van Rijnstraat zijn geleid, vond plaats vanaf 2 oktober tot 13 oktober 2023. De proef moest inzicht geven in 2 vragen:

1. Wordt met het afsluiten van het Schilderspad de verkeerssituatie veilig(er)?
2. Is een fietsstraat in de Jeroen Boschstraat/Rembrandt van Rijnstraat een geschikt ontwerp o.b.v. de tellingen?

Allereerst is er wat verteld over de opzet van de proef. Er waren namelijk 9 vaste tellocaties actief waardoor data werd verzameld. Op 4 specifieke locaties, waaronder de schoolomgeving, het verkeerslicht RvR/Spoorstraat, de spoorwegovergang en het kruispunt Graafseweg/Sint Anthonisweg, zijn observaties uitgevoerd. Deze observaties zijn uitgevoerd op maandag 2 oktober, dinsdag 3 oktober, maandag 9 oktober en donderdag 12 oktober tijdens de ochtendspits (07.00-10.00) en tijdens de avondspits (14.00-17.00). Ook is een observant op de observatiedagen door het gehele gebied gefietst om de proefroute en het gedrag van de fietsers te ervaren. De locaties en tijden van de tellingen en observaties zijn samen met de wijkraden en scholen vastgesteld voor de proef startte.

#### **Resultaten tellingen: Waar zijn de fietsers gaan fietsen?**

Circa 30% (week 1) tot 40% (week 2) van de fietsers fietsten via de Graafseweg. Dit zijn 325 tot 475 fietsers. 60% (week 1) tot 70% (week 2), wat overeenkomt met ongeveer 730 fietsers, fietsten via de Rembrandt van Rijnstraat. Van deze 730 fietsers zijn er 340 tot 350 fietsers die de gehele route fietsen, en circa 390 fietsers die via andere wegen in de wijk tot aan verkeerslicht Rembrandt van Rijnstraat/ Spoorstraat fietsten. Deze getallen zijn op dagniveau. Tussen 08.00 en 09.00 zijn er meer fietsers (55%) dan gemotoriseerd verkeer (45%) gemeten in de Rembrandt van Rijnstraat.

#### **Terugkoppeling observaties**

Er is een filmpje getoond wat het effect van het afsluiten van het Schilderspad in de ochtendspits weergeeft. Er is een forse afname van oversteekbewegingen door fietsers te zien. Ook is zichtbaar dat er nog andere problemen zijn op het kruispunt die, zoals verwacht, blijven. Denk hierbij aan het wachtend gemotoriseerd rechtsafslaand verkeer vanaf de Sint Anthonisweg richting de Stationsweg. Deze stroom moet wachten tot de stroom fietsers voorbij is. Daarnaast zorgt het wachtend gemotoriseerd verkeer voor stilstaand verkeer op het spoor. Dit gebeurt vooral nadat de afsluitbomen twee keer na elkaar dicht zijn geweest.



Bij de observaties is ook waargenomen dat er nog fietsers via de Spoorstraat linksaf bewegen naar Stationsweg.

Uit het publiek komt de reactie dat dit de situatie is voor de ochtendspits en niet de avondspits. Hierop wordt gereageerd dat het klopt dat het effect voornamelijk merkbaar is in de ochtendspits. Tijdens de avondspits zijn de fietsers meer verspreid waardoor het effect kleiner is. Daarnaast zijn er nog andere verkeersstromen die zorgen voor een slechte doorstroming en verkeersonveiligheid op het kruispunt bij het spoor. Deze zijn:

- Het is lastig om linksaf te slaan vanuit de Stationsweg richting Sint Anthonisweg, vooral nadat de spoorwegovergang gesloten is geweest. Er zijn hierdoor mensen die rechts gaan en vervolgens keren bij parkeervoorzieningen om zo aan te sluiten in de rij auto's voor de spoorwegovergang.
- Er ontstaat terugslag van het verkeerslicht bij RVR tot op het spoor met name na het openen van de spoorwegovergang.
- Overstekende fietsers vanuit de Stationsweg richting Sint Anthonisweg zorgen voor conflicten, echter gaat het hier om minder fietsers dan bij een geopend Schilderspad. Een deel van de fietsers van Schilderspad gaan namelijk via de Graafseweg en maken dus nog steeds de oversteek.

Voor de andere locaties zijn volgende waarnemingen benoemd tijdens de avond.

#### **Kruispunt Spoorstraat/Rembrandt van Rijnstraat/ Oranjestraat:**

- Algemeen beeld: met name het afslaande verkeer zorgt voor onveiligheid, echter is dit ook zo wanneer het Schilderspad open is. Er wordt door rood gereden en worden bochten afgesneden.
- In de ochtendspits: drukte zorgt voor voornamelijk geregelde situaties waarbij er af en toe (on)bewust door rood wordt gereden. Echter is geconstateerd dat het verkeerslicht de fietsers niet voldoende detecteert waardoor het groen niet verlengd werd. Het wel langer realiseren van groen voor de fietsers in de Rembrandt van Rijnstraat zal zorgen voor minder roodrijders maar betekent ook minder groen op de Spoorstraat wat de doorstroming beperkt zal verminderen.
- In de avondspits: fietsers zijn verspreid in kleine groepen waardoor geen bijzonderheden zijn waargenomen t.o.v. de situatie bij geopend Schilderspad.

#### **Kruispunt Graafseweg/ Sint Anthonisweg:**

- In de ochtendspits: er zijn grotere groepen fietsers. Verder zijn er geparkeerde voertuigen op de Graafseweg die obstakels zijn voor fietsers. Op het kruispunt ontstaat met name tussen 8.15-8.30 een onoverzichtelijke situatie, doordat fietsers zich in de middenberm opstellen. Verder maken fietsers gebruik van de gemotoriseerde oversteek i.p.v. de aanwezige fietsoversteekplaats. Fietsers maken namelijk gebruik van de oversteek voor gemotoriseerd verkeer in plaats van de fietsoversteek. Gevoelsmatig moeten de fietsers lang wachten voordat ze kunnen oversteken. Ook zorgt de bebouwing hier voor slechte zichtbaarheid en lijken de voorrangregels onduidelijk.
- In de avondspits: er gaan meer fietsers naar de Graafseweg door het afsluiten van het Schilderspad. Voor wachtend gemotoriseerd verkeer afkomstig uit de Graafseweg richting Anthonisweg is het redelijk laat duidelijk of een fietser rechtdoor of rechtsaf, omdat fietsers geen richting aangeven.

#### **Schoolomgeving:**

- Algemeen beeld: er is geen sprake van objectieve verkeersonveiligheid, ondanks de drukte.
- In de ochtendspits: grotere groepen fietsers hebben verschillende effecten. De wachttijd voor oversteken is langer, maar binnen de normen. Wanneer de voetgangers langer moeten wachten, stoppen de fietsers wel. Soms zorgt het langer wachten voor overhaaste beslissing waardoor fietsers/auto's plots moeten remmen.



- In de avondspits: door spreiding fietsers geen verschil t.o.v. voor de proef.

### **Conclusie op basis van de proef**

Het afsluiten van het Schilderspad heeft een aantal gevolgen. Het eerste gevolg is dat de grootse groep fietsers (60%-70%) de nieuwe fietsroute heeft gekozen als alternatieve fietsroute voor het Schilderspad. Verder wordt het veiliger bij het spoor, met name in de ochtendspits. Er blijven hier wel diverse problemen bestaan. De verbetering is conform de verwachting die is geschetst in het rapport wat ten grondslag lag aan het raadsbesluit. Daarnaast is de Graafseweg geen gewenste alternatieve route voor het Schilderspad in de huidige vorm, maar wel een veel gekozen route (30% -40%) . De fietsroute over de Jeroen Boschstraat en Rembrandt van Rijnstraat was tijdens de proef niet optimaal vormgegeven. Daarom is de verwachting dat deze nog vaker gekozen wordt als deze is ontworpen en uitgevoerd volgens plan.

Het kruispunt Graafseweg-Sint Anthonisweg wordt drukker. De fietsers gebruiken veelal niet de fietsoversteek, maar de oversteek voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor wordt het kruispunt onoverzichtelijker. Het kruispunt Rembrandt van Rijnstraat-Spoorstraat wordt door de 98% van de fietsers goed gebruikt. Tijdens de piek tussen 8.15 en 8.30 is het af en toe onoverzichtelijk door het grote aanbod fietsers. De afslaande bewegingen zijn een aandachtspunt en er zijn verbeteringen in het verkeerslicht mogelijk.

Bij de basisschool is het vooral in de ochtendspits drukker, maar nog wel veilig. In het ontwerp zijn verbeteringen opgenomen. Daarnaast is er een veiligere situatie bij het spoor. In de ochtendspits is dit significant merkbaar. Voor de andere routes zorgen de grotere fietsstromen met name in de ochtendspits voor meer drukte. De oorzaken van dit laatste is grotendeels niet te wijten aan het Schilderspad. Voor deze andere routes geldt dat met maatregelen de veiligheid op de routes verbeterd kan worden.

Algemeen voelt de verkeers-(on)veiligheid op alle locaties gevaarlijker aan dan dat het daadwerkelijk is. Er zijn geen grote conflicten of ongevallen door ons geconstateerd. Dit geldt ook voor de bestaande situatie bij het spoor op het moment dat het Schilderspad wel open en in gebruik is.

Op de tweede vraag of een fietsstraat als ontwerp mogelijk is met de gemeten intensiteiten is het antwoord ja.

### *Opmerkingen en vragen uit het publiek*

1. Er is een vraag gesteld over de controleproef van de tellingen. Deze werd in twijfel getrokken aangezien de eerste tellingen in juni zijn gedaan, waarin de eindexamenleerlingen niet meer fietsen. Hierop is gereageerd dat naar aanleiding van deze opmerking tijdens informatieavond 1 in overleg met de wijkraden en scholen, de controleproef 1 week voor de afsluiting van het Schilderspad nog een keer is gehouden. De analyse is uitgevoerd op basis van een vergelijking van gemeten verkeer eind september/begin oktober. Er is ook nog gekeken of er grote verschillen waren tussen de eerste meting in juni/juli en de meting in september/oktober. Dit was niet het geval.
2. Er werd een vraag over de fietsstraten gesteld, waarbij er behoefte was om inzicht te krijgen in de kaders van een fietsstraat waarop de uitspraak van een fietsstraat kan is gebaseerd. De tabel van het CROW is erbij gepakt en geeft antwoord aan de bewoner. De tabel geeft aan bij welke auto intensiteiten in combinatie met het aantal fietsers het ontwerp van een fietsstraat mogelijk is. Via deze tabel is te zien dat een fietsstraat verkeerskundig kan volgens de richtlijnen van het CROW. De deelnemer gaf aan dat hij



- het er niet mee eens is en dat de fietsstraat wordt doorgedrukt. De wijkraad geeft de opmerking: alle deskundigen hebben ideeën, net zoals de bewoners. Daar gaat het fout.
3. De voorzitters van Wijkraden Boxmeer West en Noord kwamen voor het publiek te staan en namen de microfoon aan. Ze willen graag de ervaringen en conclusies vanuit de wijkraden presenteren. Hiervoor is toestemming gegeven. De voorzitter presenteerde een presentatie waarbij ze aangeven dat er 18 nieuwe knelpunten zijn ontstaan. Hij heeft opgezocht wat de regelgeving is van CROW, ANWB en Wikipedia omtrent een fietsstraat. Hieruit volgt dat regelgeving als 'autoluw' wordt genoemd, wat vaag is volgens de wijkraad. Ook gaf de voorzitter aan dat de Graafseweg de nieuwe favoriete route wordt om de fietsstraat te vermijden en dat er "veel" parkeerplekken ingeleverd moeten worden. Er is een filmpje getoond met daarin de drukte in het verkeer en afslaande fietsers en knelpunten. De voorzitter sloot af met een dia genaamd 'Boxmeer is een groot verkeersinfarct!', waarin een titel stond voor de gemeente: 'De gezamenlijke wijkraden Boxmeer nemen het initiatief om de verkeersproblematieken in Boxmeer integraal te onderzoeken en nodigen de gemeente en inwoners uit hier een bijdrage aan te leveren.'
  4. Een bewoner die op de Jeroen van Boschstraat woont, gaf aan dat er gedurende de proef overal in deze straat auto's stonden, terwijl de gemeente had aangegeven dat hier niet geparkeerd mocht worden. De gemeente heeft hierop geantwoord dat het verkeersverbod tijdelijk was en dat er inderdaad enkele voertuigen zijn blijven staan door omstandigheden. In de nieuwe situatie is gezocht naar nieuwe parkeerplaatsen. Dit is in het ontwerp meegenomen.
  5. Er kwam een opmerking van een bewoner die sinds een aantal jaren in Boxmeer woont. De bewoner zei dat ze ervaring heeft met twee fietsstraten in Cuijk, maar dat deze fietsstraten als probleem worden ervaren.
  6. Er wordt de vraag gesteld of het aantal onveilige situaties meer of minder is dan de huidige situatie, in aantallen? Sweco gaf hierop het antwoord dat er door hen geen conflicten (of ongelukken) zijn gezien en dat dit ook geldt voor de situatie voor het afsluiten van het Schilderspad. Wel ziet Sweco dat er fietsstromen verschoven zijn, zoals toegelicht. Voor een aantal verkeerskundige effecten van de herrotering fietsroute, worden aanvullende maatregelen genomen.
  7. Waarom is er geen fietsplan opgenomen in het groter geheel voor de gemeente, want er komt nog een Mobiliteitsplan aan? De gemeente gaf hierop het antwoord dat er wordt gerefereerd naar de Mobiliteitsvisie. Een groter fietsplan is geen onderdeel van dit onderzoek. In de mobiliteitsvisie en andere projecten staan er nog meer maatregelen voor de toegangswegen. De vraag vindt de gemeente een terechte vraag. Begin december wordt de mobiliteitsvisie vastgesteld en dit plan past daar ook in. De wijkraad geeft aan nog niks gehoord te hebben over de Mobiliteitsvisie. De wethouder gaf hierop het antwoord dat zijn collega daarover in gesprek moet gaan komen met de wijkraad, welke ook hierbij betrokken worden en dat hij dit zal doorgeven.

#### **Het ontwerp**

Arnold de Groot, ontwerper van Sweco, licht vervolgens het nieuwe ontwerp toe. Hierin zijn de volgende punten van de vorige informatieavond meegenomen.

- De snelheid autoverkeer van het autoverkeer is nu te hoog en moet verlaagd worden;
- Veilige voetgangersoversteek nabij de school is nodig;
- Voorrangssituatie op kruispunten (fietsers letten daar niet goed op);
- Meer groen in de openbare ruimte;
- Inrichting spoorzone (speeltuin, fitnessstoestellen, honden uitlaatplaats);
- Schilderspad handhaven op fietsers en toegankelijk houden voor de voetgangers;
- Er zijn te weinig parkeerplaatsen.



Arnold legt aan de hand van visualisaties van vijf straten het ontwerp uit. De Jeroen Boschstraat wordt 4,60 meter breed en de parkeervoorzieningen zullen verplaatsen naar de andere zijde van de weg t.o.v. de huidige situatie. Verder komt er een inritconstructie bij de Hans Memlingstraat, waarbij de fietsstraat een voorrangstraat wordt.

De Rembrandt van Rijnstraat zal 5,10 meter breed worden met een beperkt verhoogde rijbaanscheiding in het midden. De parkeergelegenheid wordt langsparkeren, voor meer veiligheid. Verder is in het ontwerp een verhoogd plateau bij aansluitingen met de fietsstraat weergegeven en komt er een brede stoep voor de voetgangers.

Bij de schoolzone komt een verhoogd versmald plateau voor meer veiligheid van de kinderen die oversteken, met een duidelijke aanduiding van de schoolzone (octopuspalen en de tekst 'schoolzone' op de grond). Verder is er ook een brede stoep, wat voor een betere toegankelijkheid zorgt voor onder andere de rolstoel.

De Oranjestraat zal 4,80 meter breed worden. Het Schilderspad wordt heringericht als 'Park Spoorzone'. Het is een verblijfszone voor de voetganger, met een voetpad, groen en ruimte voor waterberging. Ook is er een afbakende losloopzone voor honden en zijn er speel- en fitnessstoestellen in meegenomen.

#### *Opmerkingen en vragen uit het publiek*

8. Een opmerking uit het publiek luidde: er is geen rekening gehouden met vuilniswagens. Hoe moeten die er doorheen komen?
9. Er werd een vraag gesteld over het appartementencomplex langs de Rembrandt van Rijnstraat. Hier zijn namelijk 24 woningen gevestigd, en de parkeerplaatsen voor deze bewoners is in het ontwerp verminderd. Hoe kunnen wij straks dan onze auto's kwijt? Ouders die hun kinderen brengen maken ook dankbaar gebruik van deze parkeerplaatsen. Hierop werd geantwoord dat er onderzoek is gedaan naar de capaciteit, met als uitkomst dat er ruim voldoende capaciteit was. Max. stonden er 9 voertuigen tegelijk geparkeerd. In de nieuwe situatie blijven er 6 parkeerplekken over, waarbij er ook nog mogelijkheid is tot parkeren in de zijstraat.
10. De opmerking die volgde op punt 9, ging over rollator- en rolstoelgebruikers. Het kan toch niet zo zijn dat mensen met een rollator in de zijstraat moeten parkeren en dat je hen om laat lopen? In de huidige situatie staan er 3 invalideparkeerplaatsen. Deze opmerking is genoteerd en wordt meegenomen door Sweco zodat deze mensen nog veilig kunnen uitstappen.
11. Een bewoner met een gehandicapt kind gaf aan dat er op dit moment al een probleem is met parkeren en dat hij tijdens de proef lang moest wachten voor hij weg kon rijden. Er zijn namelijk te weinig parkeerplaatsen. Het is een verplaatsing van het probleem, zegt deze bewoner. Echter geldt voor deze locatie dat er geen parkeerplaatsen zijn verdwenen aldaar.
12. Er wordt geroepen dat het besluit is om het Schilderspad te onttrekken voor al het verkeer, dus ook voetgangers. Als het besluit dan toch aangepast wordt, waarom wordt het dan niet volledig afgevoerd?



### 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 (1) concrete ervaringen van de proef op te schrijven en (2) input te geven op het ontwerp dat er lag. Deze opmerkingen werden allemaal opgeschreven op post-it briefjes en zijn meegegeven aan Sweco. Een overzicht hiervan volgt in een separaat document.

### 4 Afronding

Tijdens de afronding van de avond is er nog een nawoord gedaan door de avondvoorzitter in de plenaire zaal. Er is veel gezegd en input gegeven. Deze gaat Sweco verwerken. Er is inzicht gegeven in hoe het nu verder gaat. De voorzitter geeft aan dat wanneer je je gegevens nog niet had ingevuld of nog een vraag of nabrander hebt, je een mail kunt sturen naar [fietsstraatvr@sweco.nl](mailto:fietsstraatvr@sweco.nl), met als doel input te ontvangen. Ook zal de gemeente de projectwebsite van de gemeente updaten, inclusief het verslag. Verder melden zich vrijwilligers voor de review van het verslag. 28 november is de datum van de inloopavond over Boxmeerse ontwikkelingen, waarbij het ontwerpteam van dit project aanwezig zal zijn om het definitief ontwerp te laten zien. Hierop reageert de wijkraad dat dat niet het gewenste moment is omdat dit thema te groot is voor zo'n avond. De voorzitter wenst iedereen een fijne avond en wie wil kan nog een drankje drinken.