

Informatieavond 2 - Resultaten werksessies in kleine groepen

Dit document bevat de resultaten die verzameld zijn tijdens de werksessies van de tweede informatieavond op 30 oktober 2023. In het document zijn alle reacties opgenomen en zo veel mogelijk gebundeld en waar nodig zijn vragen beantwoord. Aan de resultaten in dit document kunnen geen rechten worden ontleend.

1.1 Omschrijving opdracht

Tijdens de avond zijn de deelnemers verdeeld in 8 groepen. Elke groep kreeg de opdracht om in te gaan op 2 vragen:

- Welke ervaring moeten we nog weten ter aanvulling op de waarnemingen die al gedeeld zijn?
- Wat moet er in het voorliggend ontwerp worden opgenomen/behouden blijven? Dus wat mist er of is niet goed en wat is wel goed?

Onderstaand zijn de resultaten van de verschillende groepen in beeld gebracht.

1.2 Ervaringen proef

Deelnemers konden hun ervaringen over de proef delen. De ervaringen worden meegenomen. De knelpunten overwogen en zo nodig en mogelijk nader onderzocht. Waar de verwerkers van de ervaringen een mogelijkheid zien tot toelichting, wordt deze gegeven. De ingekomen input is daar waar mogelijk toegepast bij de uitwerking van het ontwerp.

1.2.1 Algemene ervaringen

Proef	Antwoord
1. In de proef is minder rekening gehouden met de fietsers en scholieren	Mogelijk is dit minder aan bod gekomen tijdens de toelichting waar op hoofdlijnen is teruggekoppeld. We hebben zeker op verschillende manieren rekening proberen te houden met fietsers en scholieren. Zo is er afstemming geweest met de scholen en zijn er observaties uitgevoerd, waarbij het observeren van het gedrag van fietsers en scholieren onderdeel van uitmaakte.
2. Automobilisten zijn ongeduldiger geworden	Dank voor uw input.
3. Tijdens proef minder rekening gehouden met voorrang vanuit zijstraten	Tijdens de proef is buiten het afsluiten van het Schilderspad de situatie onveranderd gebleven. Zo ook de verkeerssituatie op de Rembrandt van Rijnstraat. In de toekomstige situatie is het de bedoeling dat de voorrang wijzigt naar voorrang op de Rembrandt van Rijnstraat. Tijdens de proef is meermaals de route gefietst om zo de voorrang bij zijstraten te ervaren.
4. Tijdelijk verkeersverbod werd niet nageleefd	Het klopt dat bij de Jeroen Boschstraat het tijdelijk verkeersverbod niet volledig is

	nageleefd. Door omstandigheden konden enkele voertuigen niet verplaatst worden.
5. Niet veel van gemerkt	<i>Geen antwoord benodigd.</i>
6. Geen feedback van vorige moment zijstraten niet meegenomen. Hierdoor is er nu niet concreet gemeten wat de sluiproute is. Sweco gaf aan dat dit niet zou gebeuren	Er zijn geen tellingen uitgevoerd op de zijstraten van de Rembrandt van Rijnstraat. Wel zijn de tellocaties op de Rembrandt van Rijnstraat zo gekozen dat sluiproutes met name voor de fietsers inzichtelijk zijn. Er is door fietsers gebruik gemaakt van verschillende routes door de wijk.
7. Geen problemen mee gehad	Als gemeente en Sweco zijn wij blij om dit te horen.
8. Proef was incompleet niet gekeken naar de nieuwe problemen en tijd was niet goed	Wat vervelend dat dit zo wordt ervaren. De gemeente en Sweco hebben op basis van de input tijdens de informatieavond samen met de wijkraden en scholen de verschillende locaties en tijden vastgesteld. Uitschieters door bijv. een school die een vrije dag had, zijn uit de resultaten gefilterd en/of is hier rekening mee gehouden in de analyse.
9. Proef niet valide meting	Wat vervelend dat dit zo wordt ervaren. De gemeente en Sweco hebben op basis van de input tijdens de informatieavond samen met de wijkraden en scholen de verschillende locaties en tijden vastgesteld.
10. Proef laat duidelijk een verslechtering zien van 1 naar 12 gevaarlijke plekken, hoera hoera	Dit konden wij niet opmaken uit onze observaties.
11. Kruispunt Spoorstraat-Oranjestraat bij verkeerslichten: chaos fietsers/auto's	Een 'chaos' konden wij niet herkennen tijdens onze observaties. Wel ontstonden er vnl. tijdens de spits, een aantal momenten waarbij het verkeer opletendheid moest tonen en snelheid matigen. Verkeersgedrag volgens de geldende regels en snelheid aanpassen aan de drukte van de situatie.
12. Waarom is de Jacob Marisstraat niet meegenomen in de proef zoals de Graafseweg, wel beloofd!	Deze locatie is niet naar boven gekomen tijdens de voorbespreking met de wijkraden en scholen.
13. Te weinig getoetst, vaak na 8 uur pas aanwezig	De observaties startten al voor 8u en de tijdstippen zijn afgestemd met de wijkraden en scholen. Aanvullend diende deze avond ook nog concrete ervaringen op te halen.
14. Resultaat lijkt positief maar dat komt omdat het zomer was bij regen in herfst/donker wordt het onveilige situatie 15. Bij slecht weer onduidelijke situaties	Weersomstandigheden en hoe verkeersdeelnemers hierop reageren staat buiten ons invloedveld en worden daarom buiten beschouwing gelaten. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat het ontwerp voldoende duidelijkheid en overzicht biedt voor weggebruikers. Als verkeersdeelnemer dien je te anticiperen op de situatie.

16. Er wordt te hard gereden in heel gebied	Dit kunnen wij niet opmaken uit ons verkeersonderzoek. Dit is toegelicht tijdens de avond.
17. Ik denk dat de proeven eerlijk zijn uitgevoerd, de afsluiting van het Schilderspad was een gegeven van Prorail dus er is geen mogelijkheid om open te houden	Dank voor uw input.

1.2.2 Locatiespecifieke ervaringen

Schilderspad	Antwoord
18. Alternatieve route Schilderspad geen optie voor invaliden	In het ontwerp maken we de nodige keuzes om het Schilderspad zo toegankelijk mogelijk te houden voor voetganger en minder validen.
19. Voetgangers moeten niet om moeten lopen	Het Schilderspad blijft toegankelijk voor voetgangers.
20. Schilderspad is weer open... iedereen weer terug heel snel!	<i>Geen antwoord benodigd.</i>
21. Voetgangers huilen omlopen met rollator	<i>Zie antwoord punt 18.</i>

Kruispunt Rembrandt van Rijnstraat – Oranjestraat - Spoorstraat	Antwoord
22. Linksaf uit Oranjestraat wordt belemmerd door recht doorgaande fietsers	Dit is ook door de waarnemers waargenomen.
23. Kruispunt Spoorstraat-Oranjestraat bij verkeerslichten: chaos fietsers/auto's	Zie antwoord bij vraag 11. Bij de verkeerslichten wordt een optimalisatie uitgewerkt binnen het project.
24. Kruispunt RVR/Spoorstraat!!	Zie antwoord bij vraag 11. Voor de verkeerslichten wordt een optimalisatie uitgewerkt binnen het project.
25. Afslaan bij kruispunt is niet te doen voor fietsers	Dit is ook door de waarnemers waargenomen.

Rembrandt van Rijnstraat	Antwoord
26. Veel fietsers vanaf Jacob Marisstraat. Dit is gevaarlijk ivm opkomen RvR	Dit konden wij niet opmaken uit onze observaties.
27. Te druk bij de Rembrandt van Rijnstraat bij de school vooral bij de versmalling voorbij de school	Er is drukte geconstateerd door de waarnemers. Met name tussen 8.00u en 8.30u.
28. R.v.R. veel te druk veiligheid bij scholen laat te wensen over problemen bij Thisig praktijk	Er is drukte geconstateerd door de waarnemers. Geen objectieve onveiligheid geconstateerd.

Oranjestraat en vervolg richting scholen	Antwoord
29. Door grote drukte in onze straat (Oranjestraat) moet ik tussen 08-09 ook wachten tot ik veilig met de auto kan vertrekken zonder tussen fietsers klem te komen staan	Dank voor uw input.

30. Oversteek bij Stationsplein is nu groter probleem zonder regen en met licht	Dit konden wij niet opmaken uit onze observaties.
31. Problemen ontstaan ook bij vervolg Oranjestraat meerdere fietsers gevallen	Er is drukte geconstateerd door de waarnemers. Gemeente LVC wil met het nieuwe ontwerp een veiligere route aanbieden voor met name de grote groep fietsers en alle "overige" verkeersdeelnemers.
32. Aantal onveilige oversteekpunten t.o.v. situatie bij Stationsstraat weegt niet op (Kinderen over Schilderspad konden daar veilig fietsen)	De nieuwe situatie verschilt niet met de oude situatie. Scholieren dienen alsnog de oversteek te maken vanuit de Stationsweg naar de Spoorstraat. Het verbeteren van deze situatie komt bij de vervolgprojecten onder de aandacht.

Spoorstraat	Antwoord
33. Schuin overstekende kinderen op spoorstraat	Dit is ook door de waarnemers waargenomen. De nieuwe route wordt dusdanig ontworpen zodat je veilig kunt oversteken. Onveilig verkeersgedrag is verantwoording van de deelnemer die dit veroorzaakt.

Graafseweg	Antwoord
34. Resultaat enorme toename fietser op de Graafseweg, levensgevaarlijk, wachten is op ongevallen	Er is een duidelijke toename van het fietsverkeer zichtbaar in de resultaten van ons verkeersonderzoek. Dit wordt nader onderzocht en indien nodig passende maatregelen genomen.

1.3 Ontwerp

1.3.1 Algemene input

<p>Tourniquets moeten geschikt zijn voor alle soorten voetgangers dus ook rolstoelen, rollators, wandelwagens, etc. verwachting is ook dat fietsers er gebruik van gaan maken of fiets erover heen zetten. Gerelateerde input in de werksessies:</p> <p>35. Jeugd tilt fiets + volwassen over poort</p> <p>36. Ouders met wandelwagens, rolstoelen en rollators kunnen niet door draaiport.</p> <p>37. Tourniquets groot genoeg voor scootmobiel</p>	<p>35. Dit achten wij niet onmogelijk, maar wel zeer onwaarschijnlijk.</p> <p>36/37. Hier wordt gewerkt aan een passende oplossing. Alleen als er geen goed alternatief mogelijk is, zal wellicht een stukje omlopen nodig zijn.</p>
<p>Verhogingen in het dwarsprofiel en drempels worden als gevaarlijk of ongewenst ervaren voor (brom)fietsers. Gerelateerde input tijdens werksessies:</p> <p>38. Aangezien dit plan er al doorheen is rekening houden met de hoogte van de wegscheiding (zie Beugen)</p> <p>39. Drempels voor fietsers is niet heel fijn</p>	<p>38/40. De middenstrook wordt beperkt verhoogd, met 3cm. Hierdoor is het voelbaar om overheen te rijden, maar heeft geen gevolgen voor de veiligheid. De middenstrook is nodig om een versmalde rijbaan te creëren en zo de snelheid laag te houden.</p> <p>39/41 De opritten van de drempels worden uitgevoerd volgens het zogeheten 'sinus'-profiel. Hierdoor blijven de drempels effectief</p>

<p>40. Verhogingen ook voor fietsers en brommers gevaarlijk 41. Drempels om de snelheid eruit te halen is oke</p>	<p>voor autoverkeer, maar wordt het discomfort voor fietsers beperkt. Maar ook fietsers moeten afgeremd worden, met de toename in het aantal elektrische fietsen. De drempels zijn er dus ook tegen de fietsers.</p>
<p>Versmalling bij de school wordt gezien als locatie waar de doorstroming belemmerd gaat worden. Gerelateerde input in de werksessies:</p> <p>42. Wegversmalling zorgt voor oponthoud doorstroom 43. Als je de Rvr straat nog smaller maakt, moeten auto's achter elkaar blijven rijden en kunnen de fietsers er niet door</p>	<p>42. De wegversmalling t.p.v. de school kan autoverkeer en fietsverkeer gelijktijdig verwerken. In het gros van de situaties zal dit geen grote effecten hebben op de doorstroming, behalve dat men meer zal afremmen. Langzaam rijden is hier juist wenselijk. Alleen wanneer er een vrachtwagen is, zal men een momentje op elkaar moeten wachten. Op een erftoegangsweg zoals de RvR is dit normaal.</p> <p>43. Het profiel is nu ontworpen dat autoverkeer en fietsverkeer in tegengestelde richting elkaar zonder problemen kan passeren.</p>
<p>Over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen zijn zorgen geuit. Gerelateerde input in de werksessies:</p> <p>44. Parallel inparkeren werkt op de rijbaan belemmerend en dus gevaarlijker 45. Parallel inparkeren zal meer tijd vergen en belemmerend werken 46. Voldoende parkeerplaatsen 47. Weinig parkeerplaatsen 48. Meer parkeren in de parkeerstrook 49. Er is straks veel te weinig parkeerruimte in de wijk Bakelgeert-Noord</p>	<p>44/45 Op een erftoegangsweg zoals de RvR zijn parkeerbewegingen normaal. Even op elkaar moeten wachten is de regel, en niet de uitzondering. Parallel inparkeren is daarbij aanzienlijk veiliger dan haaks parkeren, vanwege het beperkte zicht wanneer men uit een haaks parkeervak wilt rijden.</p> <p>46. Het aantal parkeerplaatsen zal hier (begin RVR, nabij Spoorstraat) niet minder worden.</p> <p>47/48/49. Waar mogelijk (en nodig op basis van het parkeeronderzoek) zijn parkeerplaatsen toegevoegd.</p>
<p>Groot en zwaar verkeer lijkt niet meegenomen in het ontwerp. Gerelateerde input in de werksessies:</p> <p>50. Grootverkeer niet meegenomen in ontwerp 51. Vrachtwagens Jeroen Boschstraat hoe bij versmalling elkaar kruisen?</p>	<p>50/51 Met groot verkeer is wel rekening gehouden. Autoverkeer en fietsverkeer kunnen een tegemoet komende vrachtwagen passeren. Daarbij is uit de tellingen gebleken dat vrachtverkeer incidenteel voorkomt, zoals een vuilniswagen. Het profiel breder maken tbv vrachtverkeer druipt in tegen de huidige problematiek en verergert juist de situatie.</p>
<p>Voorrangsregels. Gerelateerde input in de werksessies:</p> <p>52. Duidelijk maken dat rechts voorrang heeft. Fietsers worden nu van de sokken gereden</p>	<p>52. De zijstraten worden vormgegeven als uitritconstructies, waaruit duidelijk de voorrang blijkt.</p>
<p>Trottoirs. Gerelateerde input in de werksessies:</p> <p>53. Trottoir breed genoeg 54. Stoepen rolstoel begaanbaar nu is dat al niet. Dadelijk zijnde de nieuwe stoepen te stijl.</p>	<p>53. De trottoirs zijn conform de richtlijnen en de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte. Trottoirs zijn ontworpen op een wensbreedte van minimaal 1,80m. Indien dit niet haalbaar was, is gewerkt naar een minimale breedte van 1,50m.</p> <p>54. In het ontwerp is zo veel mogelijk rekening gehouden met de begaanbaarheid</p>

	<p>voor rolstoelen en minder-validen. De trottoirbanden worden vervangen voor schuine banden, deze zijn ook makkelijker te berijden voor rolstoelen.</p> <p>Hierin zijn wij ons bewust dat alsnog niet iedereen dit kan overbruggen, daarom zijn de plateau's (drempels) dusdanig gepositioneerd en vormgegeven dat deze een gelijkvloerse overbrugging zijn van trottoir tot trottoir.</p>
<p>Gedrag fietsers:</p> <p>55. Fietsers gaan over de stoepen overal tussendoor slingeren</p> <p>56. Sluiproutes fietser zullen niet via de hoofdroute gaan</p>	<p>55. Het ontwerp is er op gericht dat fietsers niet de noodzaak zien om op de stoep te gaan rijden, maar veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. Helaas kan niet al het onjuiste verkeersgedrag voorkomen worden.</p> <p>56. Uitgangspunt is dat de nieuwe fietsroute Jeroen Boschstraat – Rembrandt van Rijnstraat , zo wordt ontworpen dat dit een aantrekkelijke en veilige route is voor fietsers. Uit de proef is gebleken dat andere routes ook genomen worden. Hier zal in nader onderzoek naar gekeken gaan worden.</p>

1.3.2 Locatiespecifieke input

Oranjestraat en vervolg richting scholen	
57. Parkeerhavens Oranjestraat weg betekent meer druk in de buurt	De parkeerhavens gaan niet weg er blijft voldoende parkeerruimte over.
58. Oranjestraat: geen asfalt, oude klinkers behouden	Voor de nieuwe fietsroute is voor asfalt gekozen gezien dit meer comfort en de juiste uitstraling heeft voor een fietsroute.
59. Trace Oranjestraat-Bilderbeekstraat niet in plan graag dat de route bezien	Ontwerp tracé Oranjestraat-Bilderbeekstraat heeft inspraakmomenten met omgeving inmiddels doorlopen.
60. Duidelijker aangeven met vakken wat aantal parkeerplekken is, nu wordt overal geparkeerd (Oranjestraat)	Parkeersituatie is duidelijk opgenomen in het ontwerp van de Oranjestraat.
61. Er staat niks op de tekening over hoe de Oranjestraat eruit gaat zien	Op de avond was een compleet ontwerp van de Oranjestraat te zien, naast die van de RVR straat.
62. Als ze op de Bilderbeekstraat uitkomen, komen ze tussen de bussen terecht	De busroute gaat over de Bilderbeekstraat, er is hier geen aparte fietsstrook voorzien. Dit is nu ook de situatie.
63. Hoe wordt de inrichting aan de Oranjestraat achter de bloembakken richting Bilderbeekstraat	Hiervoor is een ontwerp gemaakt wat ook op de avond te zien was in dezelfde ruimte. De bloembakken komen te vervallen.

Kruispunt Rembrandt van Rijnstraat – Oranjestraat - Spoorstraat	
--	--

64. Auto's vanaf oost hebben groen, geen voorsoorteer vakken. Je staat dan midden op het kruispunt herzien	De beschikbare ruimte staat helaas niet toe dat het kruispunt aangepast wordt, hiervoor is te weinig ruimte. Wel wordt gekeken in het nieuwe ontwerp hoe de verkeerslichten anders ingesteld kunnen worden voor een betere doorstroming.
65. Uitstrijken Spoorstraat herzien in de buurt van stoplicht wordt in de spits veel moeilijkheden ivm langere stoplichttijd en minder spoorboom struikeling	Het kruispunt met de Spoorstraat wordt nader bekeken, zie punt 64.
66. Dit mist met oplossingen bij het probleem kruispunt	Niet duidelijk wat hier mee bedoeld wordt.
67. Afslaand fietsers op kruispunt Spoorstraat naar Rvr	Niet duidelijk wat hier mee bedoeld wordt.

Rembrandt van Rijnstraat	
68. Mediaplein heeft ontsluiting op sluiproute. Is nu slecht zichtbaar.	Doordat de Rembrandt van Rijnstraat versmald wordt, komt de uitrit ca. een meter verder van de begroeiing af te liggen. Dit verbetert het zicht van en op dit verkeer aanzienlijk.
69. Bij Rembrandt van Rijnstraat graag meer parkeerplekken. Nr 21 kan nooit haar auto kwijt in de parkeerhaven	In het ontwerp zijn waar mogelijk parkeerplekken toegevoegd, maar dit is niet ter hoogte van nr 21. In het onderzoek is niet naar voren gekomen dat binnen loopafstand (ca. 50 tot 100m) van deze woning er een tekort is aan parkeerplaatsen.
70. Weg 1 richting maken bij school	Dit is niet mogelijk. Dit leidt tot significante problemen op diverse punten in de wijk.
71. Versmalling en ophoping met auto's en fietsen erachter, evt heg om te voorkomen fietsers op voetpad gaan fietsen	Dit wordt in RVR nabij de schoolzone toegepast t.p.v. de wegversmalling.
72. Appartementen Rembrandt van Rijnstraat invalide parkeerplaatsen en gewone parkeerplaatsen moeten gehandhaafd blijven	De invalideparkeerplaatsen blijven gehandhaafd, en zijn qua dimensies ruimer dan normale parkeervakken om het manoeuvreren met de rolstoel mogelijk te maken. Het aantal gewone parkeerplaatsen wordt hier wel minder, maar uit het onderzoek is gebleken dat direct om de hoek in de Jozef Israëlsstraat en de Hercules Seghersstraat ruim voldoende capaciteit is om deze op te vangen.
73. Kliko's verplaatsen als fietsstraat doorgaat	Afvalinzamelingslocaties worden niet aangepast i.v.m. logistiek.
74. Parkeerplaats met dak waar groen opkomt	Interessant idee, maar dit kan momenteel niet meegenomen worden in dit ontwerp.
75. Hoge heggen in Frans Halsstraat lager maken voor beter zicht	De rijbaan komt hier verder van de heggen af te liggen, waardoor het zicht aanzienlijk verbeterd wordt.

76. Rekening met ambulance “parkeerplaats” nu voor de deur	In het ontwerp is hierin rekening mee gehouden.
77. Rvr: te krap in huidige situatie	Hier zijn wij het niet mee eens. De RvR is momenteel aan de ruime kant, wat ook leidt tot een hogere snelheden. Uit het onderzoek is gebleken dat het profiel smaller kan, wat meerdere positieve effecten heeft (lagere snelheid, bredere trottoirs, meer groen bijvoorbeeld).
78. Omheining bij wadi achter school	Er volgt een aanplant geen omheining. De wadi is tevens speelgebied wat goed toegankelijk moet zijn.
79. Oversteekplaats behouden bij speelterrein	Er worden geen oversteken verwijderd.
80. Ingang basisschool aan Jacob Marisstraat	Dit is niet mogelijk, dit behelst onevenredige aanpassingen aan het schoolgebouw.
81. Begaanbaarheid fysio+huisarts niet zeker door de bult in de weg	Deze blijven goed bereikbaar.
82. Aansluiting wegen van rechts op Rem.v.Rijnstraat is hopeloos	De zijstraten worden ingericht als uitritconstructies. Hierdoor ontstaat een veel duidelijkere en voorspelbaardere voorrangssituatie.

Spoorstraat	
83. Vrachtverkeer in de Spoorstraat (Spoorstraat onoverzichtelijk door parkeerhavens)	In het profiel is rekening gehouden met vrachtverkeer, maar vrachtverkeer is zeer beperkt aanwezig op de Rembrandt van Rijnstraat. Dit is gebleken uit de onderzoeken.

Jeroen Boschstraat	
84. Veel sluipverkeer via Adriaan Brouwersstraat (verkeer naar Rijkevoort). Goede aansluiting voorzien.	De aansluiting krijgt dezelfde vormgeving als de andere zijstraten. Wel komen hier twee drempels, waardoor de snelheid laag zal zijn. Tevens wordt door de versmalling van de Jeroen Boschstraat het zicht op de zijstraat verbeterd.
85. Er is geen stoep! Dit hebben we nodig. Dit gaat over bocht Jeroen Boschstraat- Rembrandt van Rijnstraat.	De stoep (trottoir) blijft behouden. Op de tekening stonden uitsluitend de zaken ingetekend die zouden wijzigen.
86. Kruispunt rechts van Gerard Davidstraat is lastig punt	Dit kruispunt valt helaas niet binnen het gebied van dit onderzoek en herinrichting.
87. Vrachtwagens Jeroen Boschstraat hoe bij versmalling elkaar kruisen?	In het profiel is rekening gehouden met het (beperkte) zwaar verkeer. Vrachtwagens dienen elkaar voorzichtig te passeren. Het is niet wenselijk dat deze op snelheid ongestoord kunnen doorrijden.

Schilderspad/ spoorzone	
88. Bestaand speelveld verbeteren	Dit wordt nog nader uitgewerkt in samenspraak met de omwonenden.
89. Prullenbakken hondenafval	Het hondenbeleid van de gemeente voorziet niet in aparte honden afval bakken. De eigenaar wordt geacht dit zelf op te ruimen.
90. Positief puntje: fijn dat er eindelijk een honden-uitlaatplek komt	De mogelijkheid wordt geboden in het nieuwe wandelgebied met aangeliijnde hond te wandelen.
91. Wadi moet toch op laagst gelegen deel bij Schilderspad is hoog	Tijdens piekbuien is er extra wateropslag nodig ook in de Spoorzone nabij het Schilderspad.
92. Schilderspad kruising voorzien van verkeerslichten	Dit is in het voortraject ruim onderzocht maar is niet naar voor gekomen als best haalbaar. Het heeft te weinig oplossend vermogen van het probleem.

Graafseweg	
93. Fietsers middelbare school via Graafseweg oversteken en via andere overweg laten fietsen zij dan achterkant school	Het is natuurlijk mogelijk dat fietsers hier zelf voor kiezen.

1.4 Concrete vragen

Vragen	Antwoord
94. Spoorstraat niet meegenomen in het onderzoek? Hoek bij de Baronie?	De Spoorstraat was deel van het verkeersonderzoek, zo zijn er tellingen uitgevoerd ten hoogte van het kruispunt Rembrandt van Rijnstraat-Spoorstraat-Oranjestraat.
95. Welke voetgangers kunnen niet door het tourniquet	Het Schilderspad zal in de toekomst toegankelijk blijven voor voetgangers. Zie ook antwoord onder par. 1.3.1.
96. Haaksparkeerplaatsen bij kruising → kan dit wel? Ook i.v.m. invalide bus?	Tot nu zijn er geen opvallend heden voorgekomen rondom de haaksparkeerplaatsen bij het kruispunt Rembrandt van Rijnstraat-Spoorstraat-Oranjestraat.
97. Voetpad bij school? Wordt deze anders ingericht	In het ontwerp wordt het voetpad bij de school in acht genomen om er zo voor te zorgen dat het voetpad voldoet aan de eisen van wegontwerp en zo de verkeersveiligheid waarborgt.
98. Parkeerplaatsen aan de kant van de school?	Het verplaatsen of realiseren van parkeerplaatsen aan de schoolkant zou voor meer autobewegingen voor het schoolgebouw

	zorgen. Vanwege deze reden wordt dit niet overwogen.
99. Wat met de Ventweg? Beugen/Haps	Dit valt buiten de scope van het project.
100. Handhaving?	De nieuwe situatie zal worden gemonitord. Indien uit de monitoring blijkt dat zich situaties voortdoen waar handhaving aan te pas moet komen, zal handhaving op de hoogte worden gesteld.
101. Hoe kunnen rolstoelers en kinderwagens door een tourniquet?	Zie antwoord onder paragraaf 1.3.1.
102. Bij de eerste bijeenkomst was er sprake van dat bij grote bezwaren het plan terug zou gaan naar de gemeenteraad (uitspraak van de aanwezige wethouder), is dat nog zo??	Het uitgangspunt is dat dit ontwerp een bijdrage levert aan de doelen van het project. Dat is het aanbieden van een veilige fietsroute en in groter verband het bevorderen van de doorstroming op de Spoorstraat-Sint Antonisweg. De resultaten uit de verkeersonderzoeken en proef zijn positief m.b.t. het voorliggende ontwerp voor de nieuwe fietsroute.
103. Resultaat: Er wordt naar de gewenst uitslag toegewerkt. Wat kostte deze proef deze avond? Had beter besteed kunnen worden	De gemeente wil samen met de omwonenden en verkeersdeskundigen aan het ontwerp inhoud geven. Hierbij de best mogelijke keuzes maken met alle belanghebbenden en koppelen aan de taken die er liggen.
104. Waarom geen overzicht van de algehele fietsstraat?	Het ontwerp wat gepresenteerd is op de inloopavond betrof het gehele ontwerp tussen Floralaan en Bilderbeekstraat.

1.5 Lijst met algemene/niet direct toe te wijzen input

De onderstaande punten konden niet worden ingedeeld onder de koppen in het bovenste deel van het document. Deze punten worden vanwege deze reden apart meegenomen.
1. Graafseweg meteen ook aanpakken
2. Blijven monitoren als nieuwe situatie er al is
3. Het fietsplan is een grote verschuiving van de problemen die veel geld gaan kosten. Ook is het plan niet opgenomen in het groter mobiliteitsplan
4. We leggen dadelijk voor miljoenen een fietsstraat aan zodat meeste mensen niks of maar een deel van de weg gaan gebruiken
5. Station verplaatsen, hoger richting Beugen
6. Mensen niet door Boxmeer van industrieterrein, niet via A77
7. Liever geen vrachtverkeer door de dorpskern
8. Slagbomen: bijna omhoog → Fietsers er onderdoor terwijl de spoorbomen weer dichtgaan
9. Rondweg Graafseweg – Landbouw verkeer
10. Grote fietsroute (tot aan scholen) route breder trekken wijk overstijgend
11. Gevraagd ook Naar parkeren ouders schoolbrengende jeugd die nu in de Jacob Marisstraat / uitrit brandweer
12. In plaats van 1 gevaarlijke kruising hebben we er nu 13
13. Oranjestraat en Bilderbeekstraat zijn gevaarlijk maar worden niet genoemd
14. Bewoners hadden gedacht inspraak te hebben en ze komen bedrogen uit
15. Meer toetspunten nemen niet de u die aangegeven zijn

16. Verkeersgedrag zowel van ouders als leerlingen van het voortgezet onderwijs en mbo's verkeersles is ook belangrijk op scholen
17. Afsluiten van de Korvekstraat na de woningen ok verkeer ms of via deze toegang via rotonde Spoort Sportveld voor auto's
18. Geen goed plan
19. Waardeloos
20. Onveilig
21. Meer onveilige situaties ontstaan!
22. Probleem Stationsstraat naar Spoorstraat niet veranderd
23. Beter over fiets Spoorstraat provinciale weg Rembrandt van Rijnstraat
24. Drama slecht weer
25. Maakt niet uit wat we vinden, de fietsstraat wordt toch doorgedrukt
26. Wijk flink verpauperd, schande
27. Terugkoppeling geven van de Post-its
28. Spoorwegovergang veiliger maken door geen rijbanen zie Venlo en Horst
29. Geen fietsstraat
30. Sambeeksedijk afrit 73 gebruiken om verkeer Boxmeer binnen te laten
31. Fietzers over Graafseweg is urgent probleem
32. Oversteekplaats Graafseweg (Njoy plek)
33. Problemen schuiven door naar verder in de wijk dan de Oranjestraat
34. Afweging ongevallen toename bij fietsstraat
35. Met slecht weer veel te veel auto's
36. Niet afsluiten