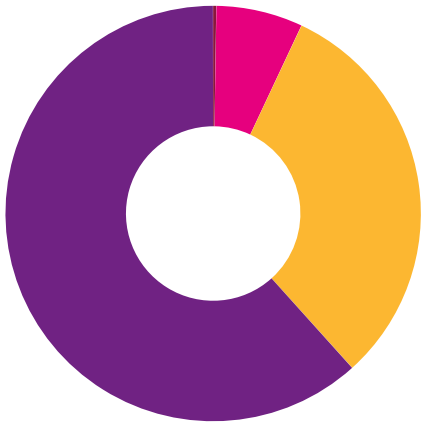
Gemeente Gouda

Evaluatie schoolzones LOPEND

9 november 2023 om 13:55
Powered by
Enalyzer

Hoe vaak bent u in de vernieuwde schoolzones? Binnen de schoolzone zelf en/of bij het oversteken.

LOPEND

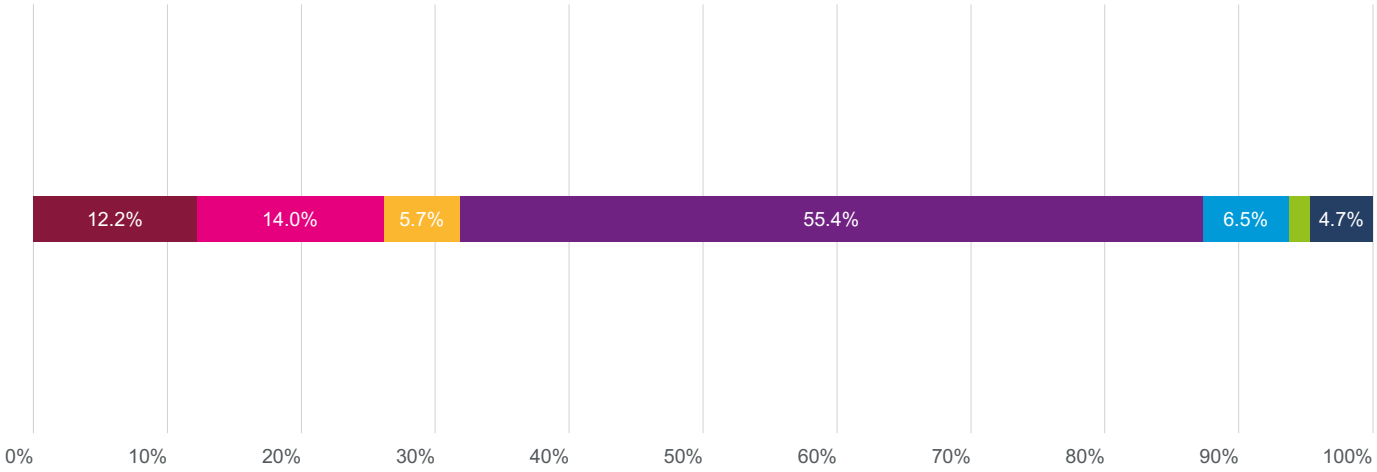


Observaties

Totaal	**386**
Nooit	0.3%
Soms	6.7%
Regelmatig	31.3%
Elke dag	61.7%

Vindt u dat de verkeersveiligheid in de schoolzones is verbeterd?

LOPEND



Observaties

Totaal	**386**
Ja, de veiligheid is heel erg verbeterd	12.2%
Ja, de veiligheid is een beetje verbeterd	14.0%
Nee, de veiligheid is niet verbeterd (het is hetzelfde gebleven)	5.7%
Nee, het is juist onveiliger geworden	55.4%
Het is nog te vroeg om een oordeel te geven	6.5%
Geen mening	1.6%
Anders, namelijk:	4.7%

Vindt u dat de verkeersveiligheid in de schoolzones is verbeterd? Anders, namelijk:

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

LOPEND

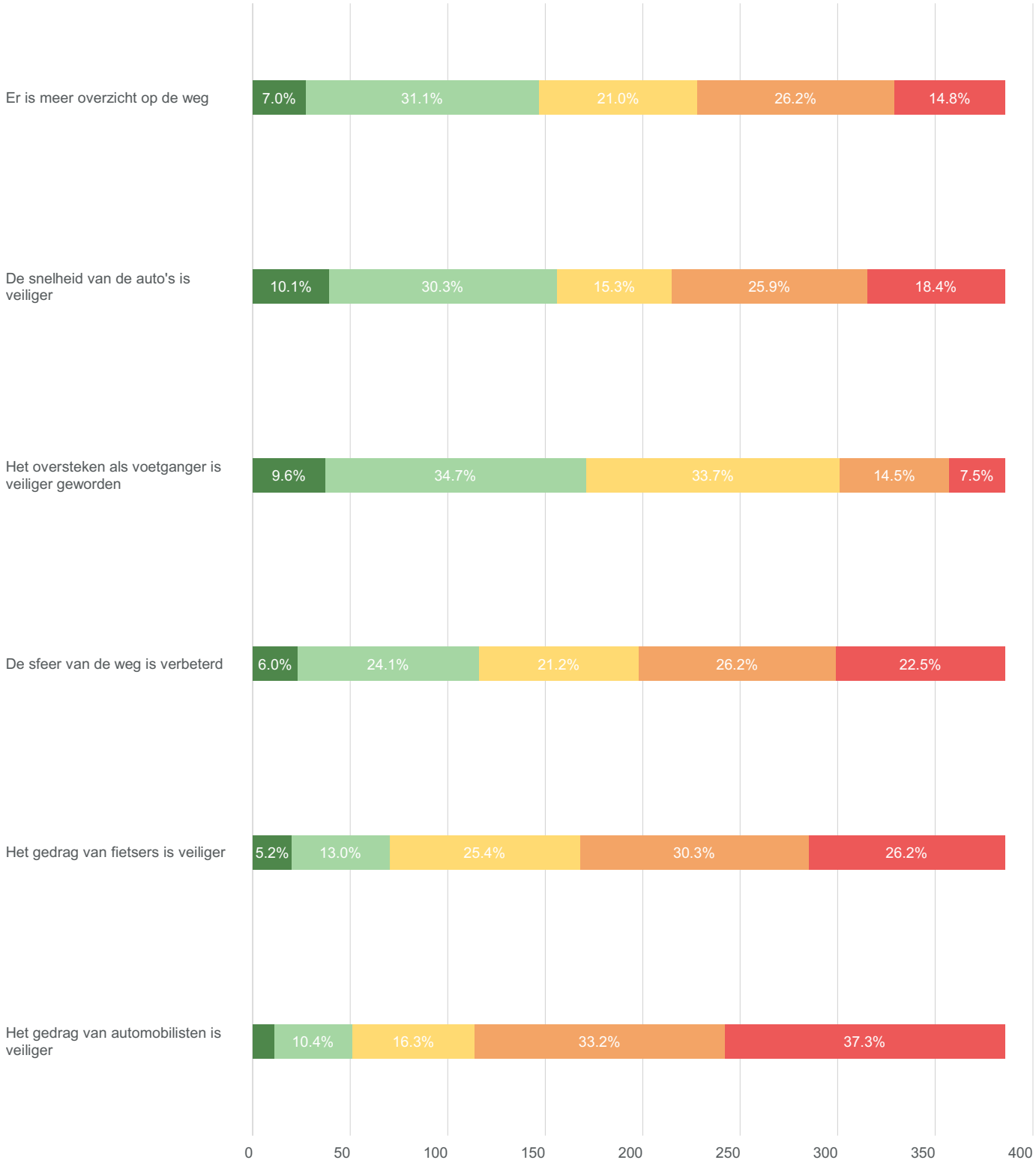


Observaties

Totaal	**18**

Kunt u per uitspraak aangeven of u het hiermee eens of oneens bent?

LOPEND



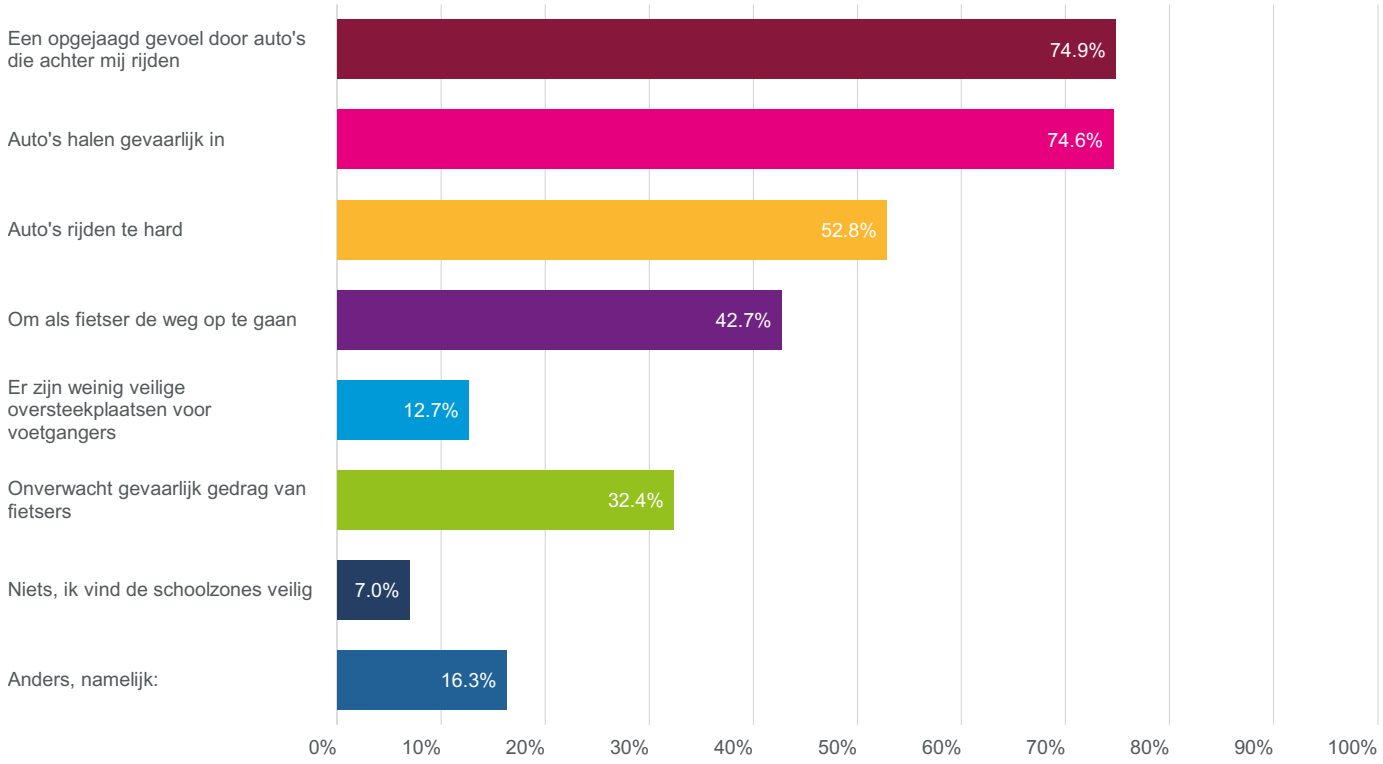
Observaties

Totaal **386**

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens

Wat vindt u nog onveilig in de schoolzones? U kunt meerdere antwoorden kiezen

LOPEND



Wat vindt u nog onveilig in de schoolzones? Anders, namelijk:

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

LOPEND



Observaties

Totaal	**63**

Bent u met de volgende regels bekend?

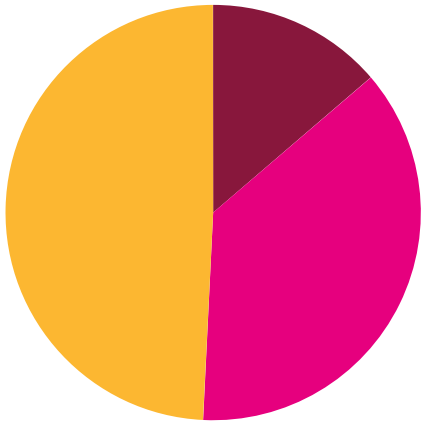
1) Auto's mogen niet harder rijden dan 30 km/uur

2) Auto's mogen fietsers inhalen als dit veilig kan. Hiervoor kan (gedeeltelijk) de middenstrook gebruikt worden. Als inhalen niet veilig kan, is het beter om achter de fietsers te blijven rijden.

3) Het is niet toegestaan om de auto op de middenstrook stil te zetten, zelfs niet voor een korte tijd.

4) Fietsers mogen met maximaal twee personen naast elkaar fietsen en moeten rechts blijven fietsen.

LOPEND

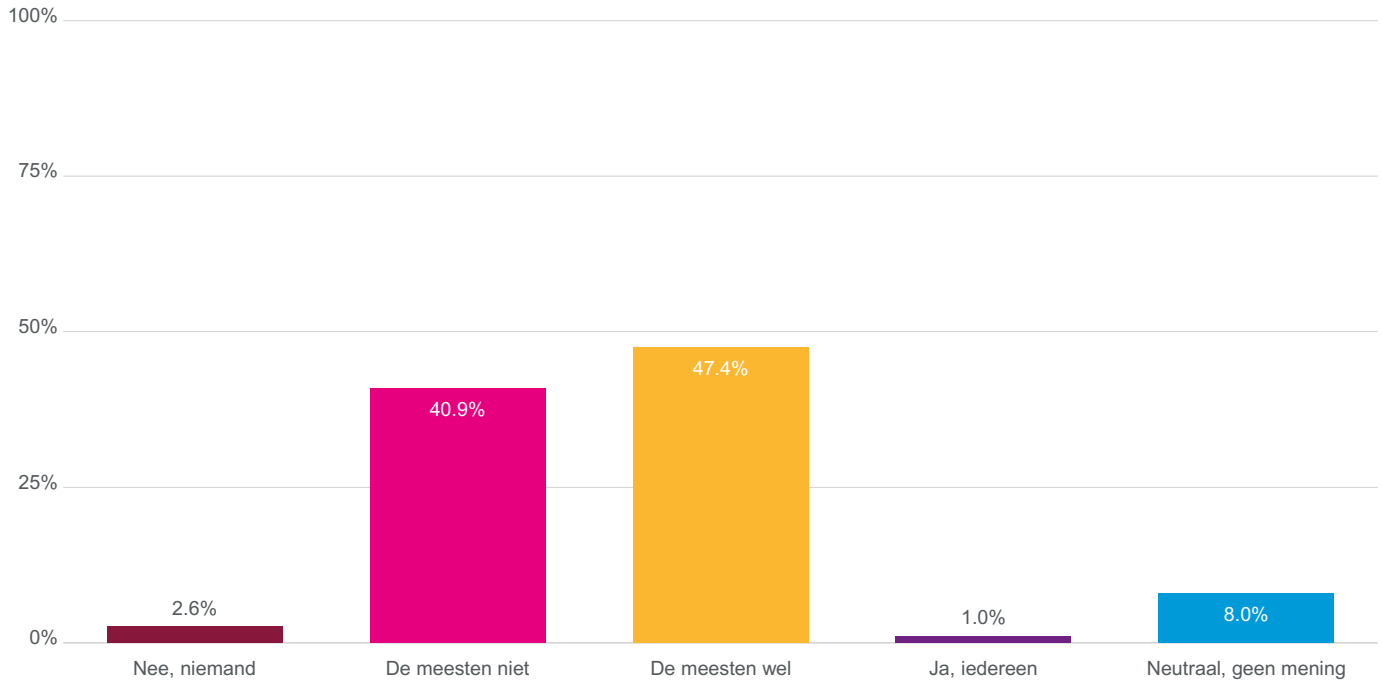


Observaties

Totaal	**386**
Nee	13.7%
Deels	37.0%
Ja	49.2%

Houden weggebruikers zich aan deze verkeersregels?

LOPEND

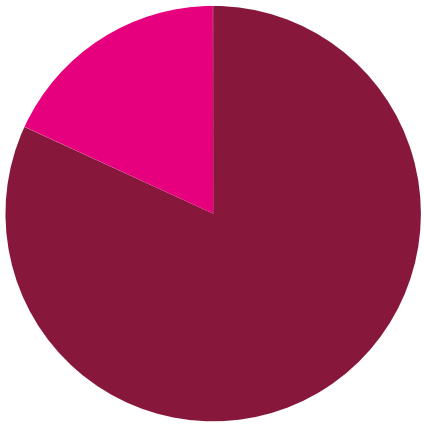


Observaties

Totaal **386**

Heeft u kinderen die naar 1 van de 5 genoemde basisscholen (De Carrousel, De Ridderslag, Het Groene Eiland, De Cirkel, De Plaswijckschool) gaan?

LOPEND



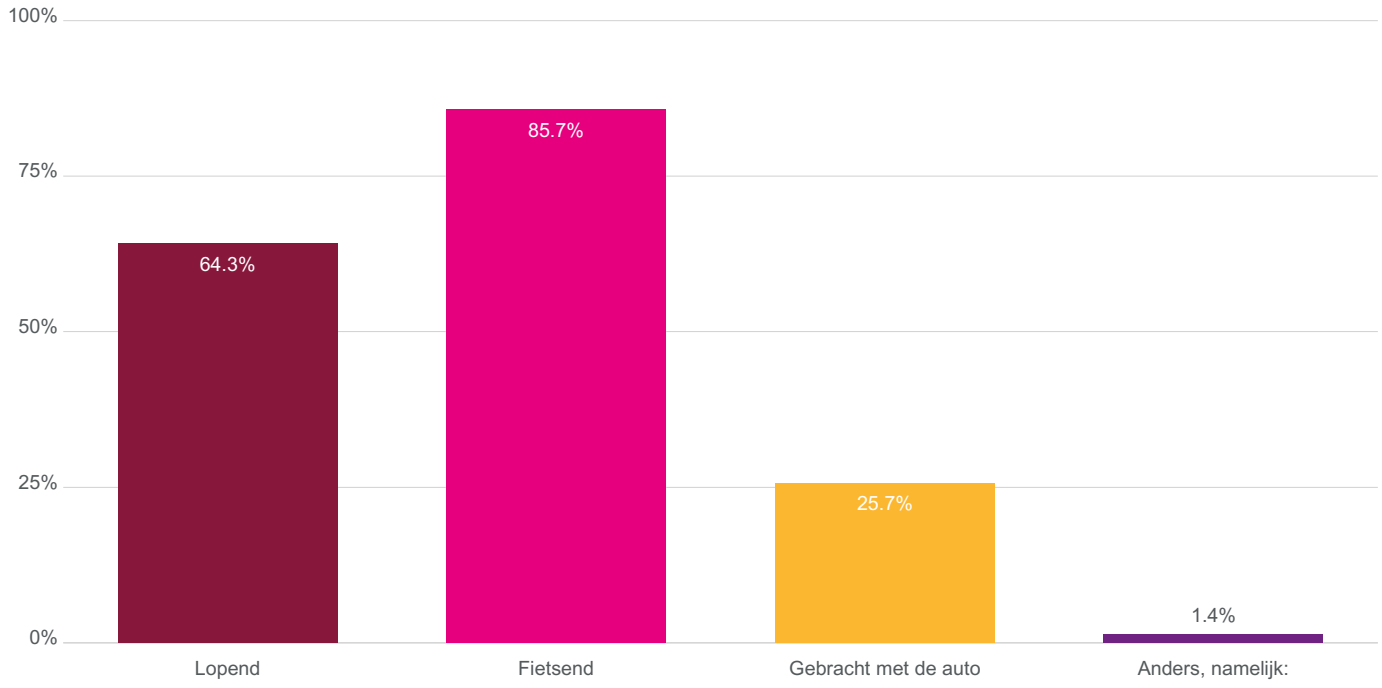
Observaties

Totaal **386**

Nee	81.9%
Ja	18.1%

Hoe gaan uw kinderen naar de basisschool? U kunt meerdere antwoorden kiezen

LOPEND



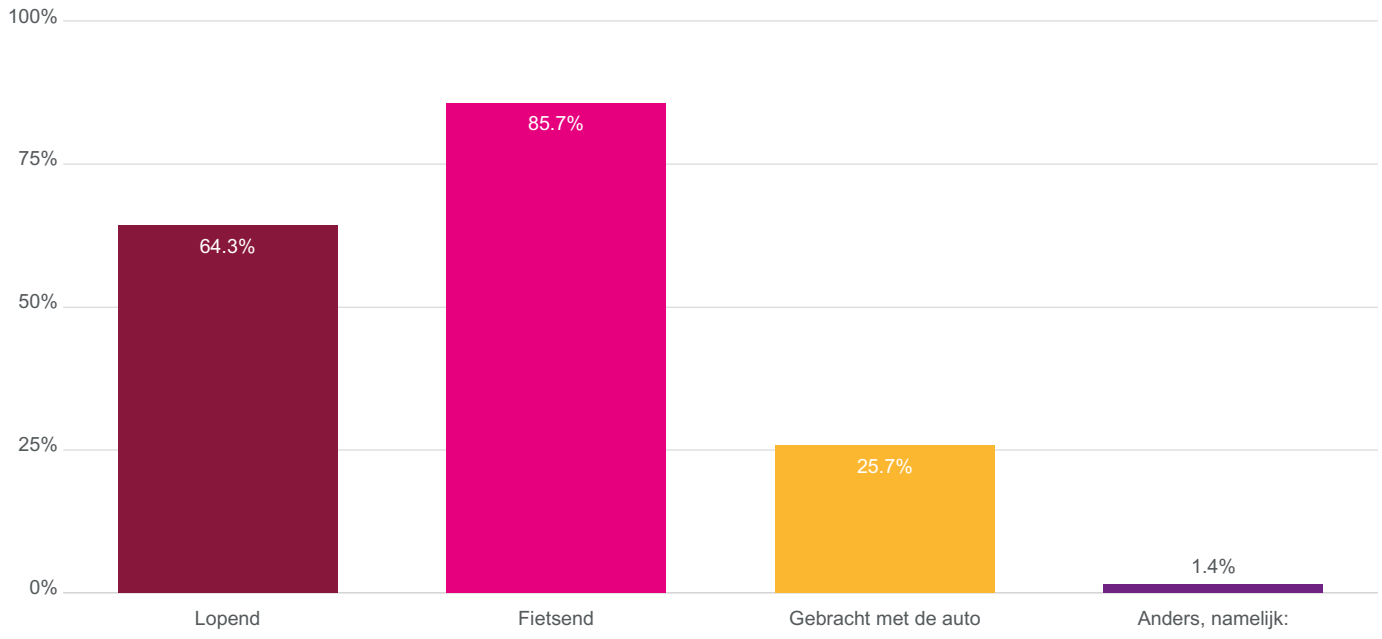
Observaties

Totaal **70**

Hoe gaan uw kinderen naar de basisschool? Anders, namelijk:

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

LOPEND

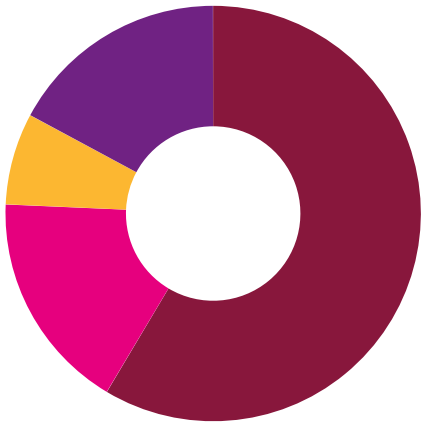


Observaties

Totaal **70**

Vinden uw kinderen dat de schoolzones veiliger zijn geworden?

LOPEND



Observaties

Totaal	**70**
Nee	58.6%
Iets veiliger	17.1%
Ja	7.1%
Neutraal, geen mening	17.1%

Heeft u nog suggesties voor de gemeente Gouda over de schoolzones in Plaswijck?

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

LOPEND



Observaties

Totaal	**386**

Open antwoorden

Evaluatie schoolzones LOPEND

9 november 2023 om 13:55
Powered by
Enalyzer

Gemeente Gouda

Vindt u dat de verkeersveiligheid in de schoolzones is verbeterd? Anders, namelijk:

**Toelichtingen aan het eind van het rapport.
**
LOPEND

1. Ja en nee. Door de aanpassing is de snelheid beperkt, maar de nieuwe inrichting leidt tot onveiligheid bij het wel/niet inhalen van fietsers.

2. voedgangers ja, fietsers sterk acheruitgegaan.

3. De veiligheid is verbeterd, echter ben je als fietser nog steeds afhankelijk van het gedrag van auto's. Er blijven gekken bij die te hard rijden. "Inhalen als veilig" kan m.i. alleen door bijv. een motorfiets. Een auto kan een fietser echt niet veilig inhalen. Persoonlijk mijd ik op de fiets nog steeds deze weg indien mogelijk, door de Omloopkade te nemen of door de wijk te rijden. Een vrijliggende fietspad is nog steeds de beste oplossing. Een hele andere opmerking/vraag die ik graag meteen wil plaatsen. Waarom krijgen fietsers bij de oversteek op de Ridder van Catsweg-Bloemendaalse weg voorrang en waarom niet op de oversteek Plaswijckweg-Boegpad/Burglust. Auto's worden hier gedwongen langzaam te gaan rijden maar hebben vervolgens alsnog voorrang. Voorrang voor de overstekende fiets zou een stuk vriendelijker zijn.

4. Per saldo is het is wel verbeterd maar het gebeurt regelmatig dat auto’s nu ongeduldig achter fietsers blijven rijden en vervolgens besluiten met twee banden ineens hard over de verhoogde middenstrook in te halen en flink gas te geven. Dergelijke acties bevorderen de veiligheid niet, te meer omdat inhalen in strijd lijkt met het bord ‘auto’s achter fiets’.

5. 1e: de weg is nu veel smaller gemaakt, en in uw brief staat de auto mag de fiets inhalen als de dit veilig is, bizar voor woorden. M a.w. diverse auto's passeren wel, maar dat voelt zeker niet veilig 2e: als je er alleen of met twee naast elkaar fietst voel je gehaast door de auto die al die tijd achter je blijft rijden 3e: de oversteekplaats is inderdaad veilig, maar daarvoor is de lange smalle aanloopstrook daar naartoe, totaal overbodig, onveilig dus.

6. In sommige opzichten verbeterd, in andere opzichten verslechterd.

7. Situatie is levensgevaarlijk geworden. Fietsers worden gebruikt om snelheid auto’s af te remmen wat asociaal is.

8. Ik denk dat de opzet met zebrapadden, rode strook enz het veiliger maakt, maar de mogelijkheid tot inhalen maakt dat de groep auto’s die voorheen ook voor de onveiligheid zorgden, nu wederom vaak gevaarlijke keuzes maken. Juist deze groep heeft duidelijke grenzen nodig, om te voorkomen dat ze in een te kleine ruimte gaan inhalen, fietser en auto’s die wel rekening houden met de fietsers gaan inhalen. Door het inhalen toe te staan, ontstaat er een te groot risico op gevaarlijk situaties. Deze heb ik zelf aan de lijve ondervonden. Een grote groep auto’s tonen zich geduldig en blijven achter de fietsers. Als dat gebeurd voelt het heel veilig.

9. Doordat je als fietser steeds geconfronteerd wordt door automobilisten die haast hebben. Na een paar keer de auto bijna tegen mijn fiets aan heb ik gekozen voor een andere route. Een voordeel vind ik dat het rustiger is, waarschijnlijk mijden de auto's deze route. Dat merk ik als ik lopend ben.

10. Moeilijk te zeggen of het veiliger is geworden, het volgende valt me op: als ik zelf fiets dan wordt ik weleens ingehaald door automobilisten, wat betreft de breedte van de weg kan dat ook gemakkelijk, waarom zo breed? Ik zie ook dat fietsers op de stoep gaan fietsen. Ik vind het ook niet prettig wanneer er achter mij (een) auto('s) rijdt(en), moet ik wat naar het midden fietsen zodat ze er niet voorbij kunnen? Ik zie ook 's avonds als ik met de hond wandel, dat er vaak veel harder dan 30 km per uur wordt gereden. Meer in het algemeen: als je er met kleine kinderen fietst dan hou je het verkeer erg op, ook de fietsers die dan weer achter auto's fietsen en sneller willen, kunnen dan weer niet de auto's inhalen. Aan de andere kant vind ik 30 km best snel voor het auto's op een "fietspad". Ook vind ik het vreemd dat je als automobilist ineens te gast bent, is dan verderop de fietser weer te gast? Ik heb me erg verbaasd over deze aanpak. Hoe kun je nu fietspaden weghalen en er een gecombineert wegvak van maken. Maar goed, de statistieken zullen het moeten uitwijzen of dit uiteindelijk veiliger is. Ik snap ook best dat het lastig blijft om het veilig te houden, maar op deze manier heb ik m'n twijfels.

11. Het is veel gevaarlijker dan in de oude situatie. Dit is schijnveiligheid! Als fietser voel je je opgejaagd door de auto's achter je. Als voetganger wordt je op de stoep ' platgereden' omdat fietsers (vooral kinderen) het te gevaarlijk op de fietszone vinden en daarom op de stoep gaan fietsen

12. De veiligheid voor voetgangers, als ik mijn zoontje naar school breng, is echt aanzienlijk verbeterd! Heel erg blij met het zebrapad en de snelheidsverlaging. Hierdoor kan hij op een gegeven moment zelf naar school. Voor fietsers is het denk ik gelijk gebleven. En dat ligt mn aan het gedrag van sommige automobilisten.

13. Op een andere manier onveilig geworden Voorheen reden auto’s soms echt heel erg hard. Nu rijden auto’s soms er dicht op de fietsers en proberen fietsers op te jagen Ook rijden auto’s met een gematigde snelheid over de middenberm heen om zo fietsers in te halen

14. Eerst was het veel onveiliger, na de extra borden, wegbedrukking en media aandacht voelt het wel veiliger

15. Het is onduidelijk geworden

16. Waar ik mij in de beoordeling hiervan vooral op gefocussed heb is dit: beperkte bewoners als wij/ik zijn in het geheel niet op de hoogte gebracht dat dit zou gaan gebeuren. Vervolgens lag overal de weg open met bijbehorende problemen voor zelfs de bus en vooral in de spits. Toen ging de bouw ervan langer duren en ook daarover zijn we niet ingelicht. Het zijn wij/ben ik maar die voor niets naar de halte gaan en staan wachten, en niet terecht komen waar we een medisch noodzakelijke afspraak hebben. Heet dat meedoen?? Maak potverdorie schoolzones op de Bloemendaalseweg, waar de ouderen door de jeugd het water ingebotst worden - ik heb het al 100x en zelfs "ook al een keer" in de gemeenteraad gezegd. Dank voor deze enquete. Ook dat de stoep breder is geworden en verbeterd. Ik vind alleen die gele borden om het autoverkeer te waarschuwen geen gezicht, net of er nog steeds werkzaamheden zijn.

17. De veiligheid is voor fietsers verbeterd als je middenop of iets naar links rijdt. Als je rechts houdt dan is het zeer onveilig. Autos halen je in terwijl daar geen ruimte voor is. Je belandt in de goot of valt op de stoeprand

18. Dit moet zich nog uitwijzen. Op straat is er een afbeelding gemaakt dat de Auto - te gast is - dit had in mijn optiek beter zichtbaar geweest door een bord te plaatsen.

Wat vindt u nog onveilig in de schoolzones? Anders, namelijk:

**Toelichtingen aan het eind van het rapport.
**
LOPEND

1. Soms agressief gedrag automobilisten. Schreeuwen/schelden

2. Auto’s gaan stilstaan op de weg en andere weggebruikers gaan ze inhalen

3. Oversteekplaats niet verplicht. In het donker aankomen rijden (auto) in de zone is het totaal niet duidelijk waarheen je moet sturen. Echt een designfout. Kans op lekke band bij indraaien grassenbuurt, met de auto, vanuit van Reenensingel richting

4. U veroorzaakte tijdverspilling bij het veilig maken van de weg. Dit is een slechte situatie voor Nederland, waar tijd kostbaar is.

5. de weg is nu te smal, voorheen was hij breder en veiliger, en nu rijdt iedereen de een na de ander als eenden op een vijver

6. Men moet als chauffeur of fietser ook rekening houden met het feit, dat er onverwacht iemand gaat slingeren. Er is zo weinig ruimte op de weg.

7. Ter hoogte van bushalte Blommesteinsingel steken veel kinderen uit de wijk over. Daar ligt geen zebrapad en rijdt het verkeer nog hard door. Bij de zebra's rijden auto's en fietsen regelmatig door als je over wilt steken. Auto's komen vanaf de kruising van Renensingel met minimaal 50 aan en remmen dan pas op het laatste moment voor de eerste verkeersdrempel. Vanaf de andere kant geldt hetzelfde.

8. Het was een hele slechte keuze het te veranderen!

9. Fietsers gaan vaak op stoep vanwege onveilig gevoel, auto's willen voor het rode vlak nog snel fietsers inhalen of ze proberen in te halen bij zijstraat zoals calslaan

10. Auto’s gaan inhalen.., nachts is regelmatig de verlichting uit! Waardoor zeer donker en onoverzichtelijk ! Als ambulancechauffeur zijn de hobbels niet te nemen met slechte patiënten!!

11. de school gaande mensen maken misbruik van het verkeer. Zonder te kijken over steken of over steken op plekken waar niet hoort (gewoon misbruik maken van de stituatie)

12. Geen fietsstrook meer, je deelt de weg met auto's die meestal harder dan 30km/u. rijden en/of je inhalen, op een smalle rijbaan.

13. Belachlijk en zeer gevaarlijk. Kijk eens naar de fietsers dag en nacht geen 99 procent zonder licht telefoon in de hand 99 procent slingeren en stunten 99 procent door rood rood rijden 99 procent enzevoort denken jullie eens na ge er eens een week staan kijken in burger en ga dan eens bij jullie zelf na waar jullie mee bezig zijn

14. het is zeer onveilig auto's zien de voetgangers niet achter de palen bij de oversteek. afslaande auto's naar de oosthoef rijden 50km. De plaswijckweg wordt geen 30 km gereden, maar meer. Er zijn fietsers die nog geen 10km rijden waardoor er onveilige sitaties ontstaan omdat fietsers dan de auto in halen en dan ineens afslaan.

15. Zorg ook dat bij oversteek plaatsen de begroeiing niet te ver uit de hand laat lopen, anders is het overzicht kwijt voor de gebruikers, en onstaan er onveilige situaties die je niet wil

16. Als fietsers “krampachtig” rechts houden, in de smalle strook, dan worden ze door achterop komende auto’s ingehaald. Als fietsers naast elkaar rijden (wat niet mag) dan zijn er automobilisten die met de linkerwielen over de middenstrook rijden en zo inhalen.

17. Voor mij is het onzeker of een auto je in wil halen als solo fietser.

18. ongeveer 80% van de auto's rijden zoals bedoeld, 20% rijdt nog te hard, haalt gevaarlijk in, of scheurt na het einde keihard weg langs de Blommensteinsingel

19. Auto's die fietsers toch inhalen via de zwarte middenstrook

20. Veel kosten voor minimale verbetering.

21. 1. Dat sommige automobilisten al dan niet via het grijze tussengebied langs een fietser jakkeren. En soms zelfs langs een netjes rijdende auto. 2. Vroeger kon een auto bij afwezige tegenliggers ruim om een fietser heen, nu is dat onmogelijk.

22. Bebording is nog niet op orde. Met de mondelinge toezegging om de borden op de Ridder van Catsweg aan de ziekenhuiszijde beter zichtbaar te maken is nog niets gedaan. Tevens staan er nog geen borden bij de zijstraten (Calslaan en Ridder van Catsweg secundair)

23. De versmalde zone is in mijn ogen te lang. Hierdoor worden (auto) bestuurders ongedurig en gaan drukken/raar inhalen. Fietsers onzeker over verkeer achter zich waardoor ze overdreven aan de kant proberen te gaan. Andere groep Fietsers waant zich te veilig en schiet zonder aankondiging de weg op, over en af. Alleen voor voetgangers is het een verbetering.

24. Fietsers fietsen op de stoep om dat ze bang zijn op de weg te fietsen Auto's die fietsers niet inhalen worden over de middenheuvel ingehaald door andere auto's wat levensgevaarlijke situaties oplevert Er komen veel fietsende kinderen door de schoolzone die niet naar de school bij de zone gaan maar naar de diverse scholen bij de Groen van Prinsterersigel. Deze kinderen lopen stuk voor stuk dagelijks gevaar door de schoolzone waar ze nu hun fietspad kwijt zijn en daardoor samen met naar werk snellende ongeduldige automobilisten de rijbaan moeten delen. Er wonen in onze wijk vele ouderen die minder zeker op hun fiets zijn. Het weghalen van de fietsstrook is ook voor hen een ramp.

25. de drie stroken klinkers aan de kanten suggereren dat je daar als fietser op moet gaan rijden en ik zie dat ook wel gebeuren. Nu ligt het nog vlak maar als ze gaan verzakken leidt dat tot extra risico's. Waarom liggen die drie stroken klinkers er? Ikzelf ga altijd in het midden fietsen om auto's te dwingen vaart te minderen en mij niet in te halen (zo staat het ook op de borden aangegeven, auto's achter de fietser. In de brief van de gemeente wordt overigens gesproken over 'veilig inhalen door auto's', zeer merkwaardig en in strijd met de borden). Mijn conclusie: om het voor voetgangers veiliger te maken vergroot je de kans op risicovolle situaties tussen auto's en fietsers.

26. De middenberm wordt nu door auto's gebruikt om alsnog een fietser in te halen met hoge snelheid. Daarbij kijken ze niet of ze dit dichtbij een oversteek doen zodat het weer onveilig is voor de voetganger.

27. zonde van het geld, fietsers, vooral schoolgaande jeugd, maken er een sport van autobestuurders te pesten. Voorbeeld : extra langzaam rijden, 3 naast elkaar.

28. Agressieve automobilisten

29. -De gescheiden rijbaan voor fietsers wordt hier thuis enorm gemist, nu delen gevaarlijke autos de veel te smalle rijbaan met fietsers. Dat is ochtends in de spits te druk en te gevaarlijk. De gescheiden rijbaan voor fietsers zou weer terug moeten komen om fietsers te beschermen tegen auto's . -De Plaswijckweg is een voorrangsweg! de borden die dat moeten aangeven zijn verdwenen bij de uitgang Waterruit en de uitgang Raaigras (nog wel bij Waterkers-pad!) Borden moeten na een kruising herhaald worden, dat gebeurt nu niet meer en maakt het ook juridisch onduidelijk wat de status van de "schoolzone" nou is, voorrangsweg of niet meer? geen of wel voorrang voor verkeer van rechts uit bv Raaigras? -Mijn kind gaat naar ZMLK onderwijs op de Startbaan, vroeger met de bus, na de verhuizing van de school met de fiets, elke dag moet hij de Plaswijkweg oversteken en daar fietsen, hij voelt zich minder veilig dan voorheen, dat lijkt me voor die doelgroep niet het beoogde effect van verkeersaanpassingen. - -

30. De situatie leverd nu meer gevaarlijke situaties op dan voorheen voor zowel fietsers als auto's.

31. de rozerood gekleurde verhoogde tussenstukken

32. Aparte fietspad als voorheen was veiliger en was ruimte genoeg de fietspaden veiliger te maken met asvalt in plaats van tegels en een beter afscheiding met de rijbaan en nu meer gevaarlijk geworden met alles op 1 smalle gemaakte rijbaan. Te veel drempels die auto beschadigen vooral kleine auto's en kleine kinderfietsen kan gemakkelijk met 1 set drempels dan nu 4. Oversteekplaatsen zijn wel goed en was ook goed. Wie deze hoog kosten project Verzonden heeft ontslaan die niet begrepen heeft wat werkelijk veilig is. Plaswijkweg na de de vernieuwde S bocht komt de fietspad uit op de rijbaan bij een vernauwing waar niets verbeterd is waardoor er nog steeds onveilige situaties ontstaan. Probleem is de automobilist gedrag met te hard rijden afstraffen met snelheidscontroles met vlinke boetes en rijontzegging is een beter en goedkoper oplossingen en niet iedereen straffen die wel zich aan de regels houden.

33. Ik begrijp dat volgens de wet deze inrichting geen aparte status heeft. Dus dat het niet verboden is voor auto’s om fietsers in te halen. Als automobilisten dat weten, wordt het wel gevaarlijker. Die onduidelijkheid wat wel en niet mag is lastig. Gemiddeld genomen vind ik wel dat auto’s rustiger rijden en dat het veiliger is geworden.

34. Fietsers halen autos links en rechts in, waardoor een onoverzichtelijke en onveilige situatie ontstaat. Doordat fietsers regelmatig vast zitten achter een auto, fietsen ze over de stoep en tegen het verkeer in.

35. Het was fijner/beter geweest wanneer het hele stuk Ridder van Catsweg de auto’s te gast zijn op het fietspad. De overgang ineens naar een gewone weg maakt e.e.a. onoverzichtelijker en daarmee onveiliger.

36. Automobilisten rijden agressief op de weg en maken soms ruzies over de snelheid van fietsers. Fietsers kunnen niet altijd snel fietsen en automobilisten verwachten het gewoon. Ik laat mijn 2 kinderen niet meer naar scholen via de Plaswijckweg. Ook niet meer naar Olympia (voetbal) alleen omdat ik weet: er is gevaar door automobilisten onderweg.

37. Wordt er naar de sfeer van een weg gekeken?? Ik dacht altijd dat je in het verkeer de veiligheid in acht neemt i.p.v. de sfeer! Straks wat Kerstbomen langs de weg plaatsen. Geeft héél véél sfeer!

38. De aparte fietsstrook op de Plaswijckweg voelde veiliger en het aparte fietspad op Ridder van Catsweg was zeker veiliger.

39. Om als automobilist daar te rijden. Je weet dat fietsers de straat op komen, maar je ziet ze niet

40. De situatie is niet veiliger geworden. Veel automobilisten trekken zich er niets van aan en racen gewoon door de zones heen. Fietsers konden voorheen gewoon veilig fietsen op hun eigen afgeschermde fietspad/strook. Nu is het wachten op de eerste gewonden. Vooral als het fietspad over gaat in de rijstrook. Het was toch goed zoals het was?? En dan dat idiote brede voetpad op de Ridder van Catsweg! Er loopt gen kip. Wie dit bedacht heeft moet echt terug naar school. Wat een onzin en wat een geldverspilling. Toen ik het de eerste keer zag dacht ik al...wie heeft dit verzonnen?? Hopende op een juiste oplossing wens ik u daar heel veel succes mee.

41. Er is geen logica om als fietser op de weg te gaan rijden. Ook voor automobilisten is het volstrekt onduidelijk waarom de snelheid omlaag moet en er fietsers in een keer de weg opkomen. De link van dit weggedeelte met de school en overstekende weggebruikers lijkt te ontbreken

42. Wordt ook geen rekening gehouden met scootmobiel rijders. Kon ik ook niet aangeven bij de vraag hoe ik deelneem aan het verkeer

43. Een paar keer hebben we gemerkt dat auto's ongeduldig gaan toeteren als ze achter een fietser moeten blijven

44. Veel auto’s halen je toch in met hoge snelheid. Auto’s die achter je rijden, scheuren vervolgens keihard door richting stoplichten.

45. Ik vind het eng als fietsers op de stoep komen fietsen als ik daar loop met de hond. Ook komen fietsers in ene de weg op en gedragen vooral jongelui zich gevaarlijk met drie of meer op de weg. Ik durf er niet zo goed meer langs

46. Al die palen en borden en elementen op de weg maken het rommelig en onoverzichtelijk.

47. Overgang van schoolzone naar de gewone rijweg is onduidelijk en daarom gevaarlijk.

48. De scooters rijden nu door de voetgangers heen over het fietspad En schieten zo de weg op fietsers rijden midden op de weg omdat ze bang zijn in gehald te worden door auto's omdat daar dus geen plek voor is om veilig in te halen

49. Middenstuk wordt gebruikt als laad- en loszone. Waardoor overzicht verdwijnt en extra gevaarlijke situaties ontstaan. Te weg is onduidelijk: te krap om met auto naast fietser te rijden, maar nèt breed genoeg zodat auto's gaan inhalen met zeer onveilige manoeuvres. Verlichting!! Soms staan de straatlantaarns uit. Laatst een mistige ochtend waarbij de lantaarns uitstonden. Fietsers niet te zien!! Levensgevaarlijk! Auto's houden amper afstand. Met jonge kinderen die nog onvast op de fiets zitten is dat doodeng. Als ze vallen, worden ze meteen overreden doordat auto's bijna tegen t achterwiel van de fietsers rijden.

50. Ik ben het in de meeste gevallen met u eens en omschrijf mij goed. Maar helaas zijn deze vragen ook weer zo gesteld dat ik ga zeggen wat u wil horen.

51. Ik en mijn kinderen worden als verkeersdrempels gebruikt. De gescheiden fietsstrook was veel veiliger. De overgang van gescheiden rijbaan naar ' zoek het maar uit met elkaar zone' is onduidelijk.

52. Het is niet veiliger geworden. Ik rijd per de veranderende situatie om.

53. De snelheid van auto's is veel te hoog, ook het geluidsoverlast door de drempels in de weg is vreselijk voor omwonenden. Echt wachten op ongelukken.

54. Voor auto's is de zwarte middenstrook 's nachts niet goed zichtbaar.

55. Fietsers die naast elkaar rijden en de hele straat gebruiken (dus niet rechts blijven fietsen). Auto's die fietsers juist voor de "schoonzonen" proberen in te halen. Specifiek de bocht voor Negenhoeven vind ik gevaarlijk en verwarrend. Ik vond het veiliger (voor auto's en ook voor fietsers) toen het fietspad en de auto-weg gescheiden waren.

56. auto's houden zich niet allemaal aan de regels , zoals toch inhalen en sommige rijden veel harder als toegestaan

57. Volgens mij had de Ridder van Catsweg, vanaf de Renensingel tot de bloemendaalseweg een 30 km moeten zijn. Dat maakt een eind aan de racebaan voor auto motor en scooter.

58. De nieuwe situatie wekt (in)direct agressie op bij alle verkeersdeelnemers. Waarom niet een afgescheiden fietspad aanleggen EN de max snelheid terugbrengen naar 30km ?? Ik begrijp de inrichting volledig, maar met het psychologische effect op de verkeersdeelnemers is geen rekening gehouden

59. Fietsers vinden het soms nog gevaarlijker en gaan dan op de stoep fietsen De stoep voor de school ligt te dicht direct op de weg.

60. Fietser moet blijven opletten.

61. Als fietser ben je je veilige fietsstrook kwijt. Je fietst nu op de rijstrook samen met de auto en je wordt daar als levend obstakel ingezet om de snelheid en doorstroom van de auto's te beperken. LEVENSGEVAARLIJK!!! Er rijden ieder weekdag ladingen kinderen door de schoolzone op weg naar hun middelbare scholen. Al deze kinderen zijn hun eigen fietsstrook kwijt en fietsen nu tussen de auto's op dezelfde rijbaan. Dit is vaak precies als het spits is en druk is met lastige en ongeduldigeautomobilisten op weg naar hun werk. De asverlegging van de weg is totaal niet gemarkeerd. Zeker als het donker is en regent zie je nauwelijks dat er een "heuvel tussen de twee rijbanen zit als je de schoolzone in rijdt.

62. Totaal onduidelijk. Een uniek lokaal concept wat geen onderdeel is van de verkeersregels en dus niet begrepen wordt. Onduidelijkheid leidt tot gevaarlijke situaties.

63. x

Heeft u nog suggesties voor de gemeente Gouda over de schoolzones in Plaswijck?

**Toelichtingen aan het eind van het rapport.
**
LOPEND

1. 85 Geen commentaar

2. Vrijliggende fietspaden ipv gedeelde weg. Grote brede stoep is in veel gevallen minder noodzakelijk dan een veilig vrijliggend fietspad

3. Aparte fietspaden maken. Enorme verkeersdrempels, Grote plantenbakken in het middenstuk. inhalen onmogelijk maken. Vooral wanneer je vanaf van Reenensingel naar Ridderslag fietst moet je op enig moment het fietspad af de rijbaan op waar auto's rijden. Ik ben daar zelf al bijna aangereden en heb meermaals gevaarlijke capriolen gezien. Wachten tot er ernstige ongelukken gebeuren.....

4. Het middenstuk onmogelijk maken te gebruiken, geheel groenpark van maken. Langs de randen hoge beplanting maken tevens een dubbele steenrand maken met tussenruimte van een auto band en om de meter afstand dwars steen plaatsen. Zodoende dat het middenstuk gegarandeerd niet gebruikt zal gaan worden. Auto's daardoor verplichten achter de fietsers te blijven.

5. Terug naar de oude situatie.

6. Onze kinderen steken net buiten de schoolkind over ik mis daar een zebrapad Breedte van de weg is nu net niks. Fietsers kunnen eigenlijk niet goed ingehaald worden maar auto's doen dit wel. Plus halen andere auto's in en fietsers halen andere auto's en fietsers in die te langzaam gaan. Apart fietspad en meer zebra's was beter geweest

7. ==Terugbrengen naar de oude situatie maar dan met aparte fietspaden voor a/normale fietsen en b/elektrische fietsen. De Plaswijckweg is nl. breed genoeg. ==Stoplichten plaatsen bij de voetgangersoversteekplaatsen. ==Drempels op de Plaswijckweg verwijderen, niet prettig voor fietsers en zeker niet voor automobilisten. ==Drempel naar de Waterbuurt verlagen, deze is m.i. veel te hoog voor m.n. inrijdend verkeer. Ook al voldoet het aan de thans geldende normen, het is echt een drama. Ik nodig u uit zelf eens met een auto de wijk in te rijden. ==Gele streep aanbrengen bij de inrit van de Waterbuurt (t/o Plaswijckschool) zodat het verkeer veel makkelijker in en uit kan rijden. Er staan al jaren regelmatig auto's geparkeerd die het zicht behoorlijk beperken en een snelle veilige doorstroom verhinderen.

8. Terugplaatsen van 30km borden bij ingang Ridder van Catsweg naar de parkeerplaatsen. Deze zijn na de aanleg van de zone niet teruggeplaatst. Sinds die tijd wordt er hier hardgereden

9. Ja. Specifiek voor de situatie bij de Plaswijckschool. - verleng de aanpassing tot en met de bushaltes. Het paadje van de Waterkers naar de Plaswijckschool wordt veel gebruikt maar is niet meegenomen bij de aanpassing - de zwarte middenbermen worden gebruikt om toch met een behoorlijke vaart fietsers te passeren. Verklein de middenberm en teken het fietspad op de weg (is er nu niet). - breng een groot en breed zebrapad aan met voldoende verlichting. - geef heel duidelijk aan dat er op de middenberm niet geparkeerd mag worden, ook niet bij het wegbrengen en ophalen van de kinderen - verduidelijk hoe het weggedeelte gebruikt moet worden. De regels die in deze vragenlijst zijn opgenomen, zijn niet in overeenstemming met de gele borden bij de weg (inhalen fietsers) - de huidige situatie zorgt er grotendeels voor dat er bij de gekleurde paaltjes langzamer gereden wordt, maar auto’s trekken daarna snel op terwijl er bij dat gedeelte van de weg ook kinderen oversteken om naar school te gaan. - er bevinden zich meerdere scholen op een rij, waardoor het voor de weggebruikers echt duidelijk gemaakt moet worden dat er over een langer wegdeel voorzichtig gereden moet worden. Het mooiste zou zijn als het onmogelijk gemaakt wordt om hard en onvoorzichtig te rijden.

10. Een apart gelegen fietspad is beter.

11. Regelmatig toezicht houden op de naleving van de regels. Als het druk is worden de regels redelijk nageleefd, maar sommige automobilistes hebben niet het geduld om achter de fietsers te blijven rijden en gaan dan gevaarlijk inhalen. Zij weten kennelijk niet dat dit mag via de middenstrook.

12. Voetgangersoversteekplaats bij bushalte Plaswijckweg ter hoogte van de Blommesteinsingel. Veel schoolkinderen uit de 'Waters etc.' steken hier over.

13. Vooral niet dit. Het is gevaarlijk, voor zowel fietsers als automobilisten en voetgangers. De fietsers rijden over de hele breedte van de weg, de auto's proberen ze dan alsnog in te halen en de voetgangers steken steken overal en nergens over. 1 grote chaos in de ochtend spits, waardoor er ook een steeds langere rij komt te staan met auto's. Hier tussendoor schieten de fietsers en creëert het een nog onveiligere situatie. Het is alleen maar achteruit gegaan en dit is de slechtste oplossing in de 30 jaar dat ik hier woon. Had iets van klaarovers, stoplichten, bredere wegen ipv smallere wegen, snelheidscontroles geplaatst maar dit maakt het alleen maar erger. Zowel als voetganger als fietser als automobilist voelt dit totaal onveilig en chaotisch.

14. Aparte verhoogde fietspaden voelen voor mij persoonlijk nog veiliger. Een nadeel nu is dat auto's vaak je nog heel snel proberen in te halen voordat je als fietser de schoolzone ingaat. Waardoor je gevaarlijk afgesneden wordt. Ook herken ik het opgejaagde gevoel als je er fietst. In de schoolzone zelf heb ik wel de indruk dat auto's langzamer rijden.

15. Automobilisten hebben een andere inschatting van wat nog veilig inhalen is dan fietsers. Wordt als fietser regelmatig van de weg gedrukt door inhalende automobilisten .

16. onduidelijke situatie voor alle gebruikers. eerder ook anders aangekondigd. plaats en mogelijkheden van de diverse gebruikers onduidelijk. fietsers vrijbrief =auto's te gast dus ik mag alles. ook suggestie dat auto's niet mogen inhalen of middenstuk gebruiken. kortom: onduidelijkheid alom met daardoor veel onveiligheid.

17. Het beste is om er verkeersdrempels te maken.

18. Snelheid auto's naar 15 km. Inhalen door auto's totaal verbieden in de zones. Vele keren geconstateerd dat de middenberm met grote snelheid voor het inhalen werd gebruikt, terwijl dit o.i. niet kon! Kinderen op de fiets schrikken zich een hoedje. Sommigen verloren bijna de macht over het stuur. De fietspaden ter weerszijden van de weg was veiliger.

19. 1. Auto's mogen niet sneller rijden dat 30 km/h. Dit wordt aangegeven door bebording en klopt mijns inziens ook. 2. Auto's mogen fietsers inhalen als dit veilig kan. Hiervoor kan (gedeeltelijk) de middenstrook gebruikt worden. Als inhalen niet veilig kan, is het beter om achter de fietsers te blijven rijden. Voor zover mij bekend moeten auto's de rijbaan gebruiken, het weggedeelte bestemd om over te rijden. De middenstrook is naar mijn mening geen rijbaan. Het weggedeelte wijkt af van het gedeelte bestemd om over te rijden en delen van diezelfde middenstrook zijn zelfs voorzien van paaltjes/bebording. Artikel 10 lid 1 RVV'90 lijkt mij hier geldend: Andere bestuurders dan die genoemd in de artikelen 5 tot en met 8 gebruiken de rijbaan. Deze bestuurders en voetgangers die een aanhangwagen voortbewegen die kennelijk bestemd is om door een motorvoertuig te worden voortbewogen, mogen voor het parkeren van hun voertuig tevens andere weggedeelten gebruiken, behalve het trottoir, het voetpad, het fietspad, het fiets/bromfietspad of het ruiterpad. Artikel 10 lid 1 lijkt mij ook geldend voor uw derde stelling. 3. Het is niet toegestaan om de auto op de middenstrook stil te zetten, zelfs niet voor een korte tijd. De middenstrook is geen rijbaan in mijn optiek en daar mag je dan ook parkeren of stilstaan. Als uw mening is dat het wel een rijbaan is, dan mag er ook geparkeerd worden, want parkeren binnen de bebouwde kom mag op de rijbaan, of heb ik het mis? En dit is ook niet op te lossen met een verkeersbord, want die geldt voor de rijbaan en niet de berm of anders. 4. Fietsers mogen met maximaal twee personen naast elkaar fietsen en moeten rechts blijven fietsen. Dit klopt ook en kan daar ook prima. Hierin is de schoolzone een verbetering geworden, behoudens het opgejaagde gevoel. Er lijkt mij juridisch wel een en ander mis te gaan. Mocht er behoefte zijn, dan ben ik altijd bereid om hierover van mening te wisselen of een bijdrage te leveren aan een helder verhaal. Mijn naam is Gertjan Groeneweg en ik ben bereikbaar via groeneweggj@gmail.com.

20. Dat de middenstrook gedeeltelijk mag worden gebruikt om in te halen was mij niet bekend en vind ik een rare regel. Positief effect van de schoolzone: fietsers zijn veiliger bij zijwegen omdat een auto achter ze blijft rijden.(afslaand verkeer)

21. Middenberg hoger maken zodag je echt niet kan inhalen met de auto. Ingang grassenbuurt verbeteren. Ingang zone aan beide kanten verduidelijken d.m.v. goede belijning op straat. Het is nu echt een rommeltje Zebrapad goed verlichten.

22. Ik vind het een goed initiatief om dertig zones te maken bij de scholen alleen nodigen deze zones nog steeds race gedrag uit bij automobilisten. Voornamelijk de regel dat je mag inhalen over de verhoogde midden strook is verwarrend. Nu worden automobilisten geremd door fietsers terwijl dat juist gevaarlijk is voor beide groepen weggebruikers.

23. Waarom is de middenstrook zo breed gemaakt? De auto weg is nu erg smal.

24. De oversteekplaats bij de basisschool Rijnlust verbeteren door een zebrapad. Fietsstroken maken met een verhoogde afscheiding, zoals aan het begin van de plaswijckweg was.

25. Inhalen door auto's is heel gevaarlijk. Advies is een doorgetrokken streep, dat duidelijk is dat inhalen niet de bedoeling is. De regels zijn nu onduidelijk. Fietsers worden uitgescholden dat ze te langzaam fietsen (is mij zelf gebeurd met kind). Auto's die achter fietser blijven worden gevaarlijk ingehaald door nog een auto erachter.

26. Heldere communicatie middels borden. (Auto's achter fiets doet vermoeden dat je niet mag inhalen) Meer controle op naleving/snelheid.

27. In heel Gouda eigenlijk: Er moet meer toezicht gehouden worden op de snelheid van auto's . Af en toe scheuren ze aan je voorbij, en je voelt je dan echt niet veilig als fietser. Hier komen een keer ongelukken van! Mogelijkheid tot plaatsen van (mobiele) flitspalen.

28. De huidige regels zijn vaag: "inhalen kan als het veilig is". Wie bepaalt dat, en wat is dan veilig? Bovendien staat er nu een bord dat stelt dat auto's achter de fietser moeten blijven. Automobilisten zijn vaak gehaast en gaan dan dicht achter fietsers rijden of halen onverantwoord in. Onduidelijkheid is troef nu. Daarnaast is het uitnodigend om als fietser (vooral kinderen) vanuit een zijweg direct de weg op te gaan, maar die aparte ruimte is er niet meer nu auto's en fietsers dezelfde wegstrook hebben.

29. Voor voetgangers is het beter geworden, voor fietsers niet.

30. Wij denken toch drempels o.i d., want er wordt nog steeds erg hard gereden.

31. Ik heb nog suggesties aan de gemeente Gouda met betrekking tot de schooldistricten in Plaswijck. Je moet het verkeer vertragen en tegelijkertijd de weg veilig maken.

32. Meer controleren op de weggebruikers of zij de regels hanteren.

33. Ik vind een fietspad naast de weg echt veiliger dan dit. Auto's halen gevaarlijk in en dat is als fietser onprettig. Mijn dochter van 12 durft niet te fietsen via de ridder van catsweg en fietst altijd om naar het station. Vroeger durfde zij dit wel. Ik vind ook de enorm brede stoep nergens op slaan er loopt daar nooit iemand.

34. 1. Snelhedsbeperking door hogere drempels. 2. Inhaalmogelijkheid voor auto's op fietsers onmogelijk maken.

35. Jazeker, die middenstrook mag mijn inziens beslist NIET gebruikt worden voor auto's die fietsers inhalen, als zij dit doen rijden ze altijd daar veel te hard, geeft zeer veel onrust voor de fietsers. Daarbij heb ik al twee keer gehoord van een autorijder die dacht dat de rode baan voor de fietsers is en hij daardoor op de zwarte middenstrook ging rijden, en plots vlakbij de oversteekplaats zag dat hij verkeerd zat en alsnog naar het fiets gedeelte moest

36. Hou weer fietspaden aan! Nog meer de 30 km benadrukken. Gevaarlijk punt bij splitsing Ridder van Castsweg/Bloemendaalseweg voor fietsers die linksaf willen richting centrum!

37. Verduidelijken waar fietspad begint bv grond markering met kleur

38. Geheel inhaalverbod. Ook als het "veilig" is. Dat is het namelijk niet. Automobilist heeft nog te veel haast, fietser voelt zich opgejaagd en auto haalt gevaarlijk in. Het zou niet mogelijk moeten zijn om in te halen. Zo lang is de zone niet, ze kunnen best even wachten.

39. De regel dat er veilig mag worden ingehaald wordt wel heel ru genomen en het is hinderlijk dat deze bestaat. Er wordt steeds ruimer omgegaan met inhalen en steeds harder gereden, terwijl sommige jongeren juist denken dat ze onsxhendbaar zijn, want auto te gast. Ik heb dit regelmatig mis zien gaan Onder grote gevolgen. Maar het is wachten op het eerste dodelijke slachtoffer. Ik hoop dat dat geen kind is in elk geval.. Een oplossing zou een plantenbak zijn in het midden.

40. Lastige situatie: fietsers die vanaf de Burg.van Reenensingel over der Ridder van Catsweg fietsen en bij de kruising Bloemendaalseweg-Buchnerweg-Ridder van Catsweg l.a. slaan. Heeft autoverkeer vanaf de Buchnerweg nu voorrang (rechtdoorgaand verkeer gaat voor) of de fietser (Bloemendaalseweg-Ridder van Catsweg is voorrangsweg). Voor de aanpassing reden fietsers al op de Bloemendaalseweg. Er ontstaan nu soms verwarrende situaties en soms gevaarlijke situaties als zowel de fietser als de automobilist doorrijdt.

41. De oude situatie was minder gevaarlijk, met stoep plus fietspad. Misschien is het oversteken verbeterd. Ik durf er niet meer te fietsen.

42. Er staat een bord dat auto's achter fietsers moeten blijven, maar dat is dus blijkbaar niet zo volgens de regels. Bord kan dus weg en graag duidelijker de inhaalregel communiceren.

43. de veiligste optie is een gescheiden weg- en fietspad,en er is genoeg ruimte om dat te doen

44. Laat auto's achter de fietsers blijven! Als zij mogen inhalen, zullen zij dat doen waardoor op het smalle weggedeelte gevaarlijke situaties ontstaan (vooral als het donker is). Bij de Ridder van Catsweg ontstaat een gevaarlijke situatie voor fietsers als zij van het fietspad op de weg geleid worden. Auto's proberen zich er nog net voor te dringen en versnellen hun tempo. Hoe je dit moet oplossen? Misschien wel een stopbord (of haaientanden) voor de auto's neerzetten, dan moeten ze hun tempo wel aanpassen.

45. Waarom zijn er geen hoge drempels gemaakt die de snelheid eruit halen van de auto's? Ik vind het een heel gevaarlijke situatie geworden waarbij ik als fietser met kleine kinderen me opgejaagd voel en al meermaals toeterend voorbij ben gesjeesd door hardrijdende auto's. Levensgevaarlijk dat we de weg nu delen met de auto's, zeker voor onze jonge kinderen die zelf fietsen. Ik vind het absoluut geen verbetering en kan niet wachten tot de situatie wordt aangepakt. Of is er eerst een groot ongeval voor nodig?! Het is gewoon wachten tot het een keer echt mis gaat.

46. Nutteloze investering, waarbij de indruk bestaat dat het eerder onveiliger is geworden

47. Overgang van fietspad naar de (rode weg) voelt gevaarlijk voor fietser. Het is niet duidelijk dat de auto toch mag inhalen. De keren dat we het zagen was het onveilig met te hoge snelheid.

48. Zonde van het lange dicht blijven van deze weg met dit resultaat. Het is er niet veiliger op geworden, zeker niet voor de ouder met fietsende kinderen. Die rijden meestal naast elkaar en dan mag er ook niets geks gebeuren. De oversteekplaatsen waren er al lang en m.i. veilig. wanneer iedereen zich aan de verkeersregels hielden. Dat is het heikelijke punt. Terug naar een wandelpad en fietspad. Dat gaat veel geld kosten, maar dit project heeft ook veel geld gekost.

49. tpv oversteek plaatsen verkeerslichten plaatsen dan word het autoverkeer gedwongen brommers om rustig te rijden en gat de snelheid er uit van de auto.s cq brommers enz de aanpassing van de weg heeft maar beperkt tot oplossing geleid

50. Weer separate fietspaden aanbrengen.

51. Een fietspad naast het autogedeelte, eventueel een breed fietspad aan één kant. Middenberm weg,

52. (Tijdelijk) scherp handhaven op snelheid auto's in schoolkind om gewenst gedrag af te dwingen

53. Op de Calslaan, niet onder dit onderzoek vallend, is het denk ik het meest gevaarlijk omdat daar een school is waar 90% van de leerlingen met de auto of busje wordt gebracht en velen rijden daar te hard of houden zich niet aan de regels. het paaltje op het wegdek zou ik per direct weghalen daar.

54. Controleren op snelheid! De snelheid al eerder voor de schoolzone naar beneden brengen. Zebrapad aanleggen bij de bushalte bij kruising Blommesteinsingel/Plaswijckweg. Wij ervaren als bewoners met tuin aan de weg ter hoogte van de eerste drempel na de bushalte Blommestein, erg veel geluidsoverlast van met name auto's met aanhanger die veel te hard de drempel nemen en dan een harde klap veroorzaken. Ook werkbusjes rijden vaak veel te hard waardoor hun lading een klap veroorzaakt. Maar ook door personenauto's wordt veel te vaak te hard gereden.

55. Ik vind de situatie verwarrend en hoor van de fietsers dat ze omrijden en bloemendaalseweg kiezen. Meermalen gezien dat auto's te hard rijden. Voor fietsers een angstig gevoel.

56. Het inhalen door de auto’s is het grootste probleem. Er rijden te veel mensen met te veel haast. Ik denk dat het het duidelijkste is als er niet ingehaald mag en kan worden.

57. Naar onze mening is het veiliger als het fietspad en de weg structureel gescheiden zijn. Wij zijn daarom voorstander van een dergelijke oplossing.

58. Dat bord (auto te gast) ter hoogte van de schoolzone bij de Oosthoef op de plaswijckweg, daar kun je als fietser lelijk je hoofd stoten in het donker. Als fietsers auto's rechts inhalen in de schoolzone nodigd dat ook andersom uit. Iedere weggebruiker heeft ook eigen verantwoordelijkheid om deel te nemen aan het verkeer. Terugkomst van de klaarover. Voorkom dat ieder kind zomaar de weg oversteekt zonder uit te kijken. God, wat moest ik vroeger een hoop leren. Heeft wel zoden aan de dijk gezet. Verbodszone telefoongebruik, ook voor fietsers en voetgangers.

59. Gewoon wat extra zebrapaden had genoeg en afdoende geweest inplaats van dit idiote geldverslindende projecten (kijk ook naar het project Ecopark extra 4.7 miljoen) dankzij een paar klimaat drammers. En wie mag dit allemaal betalen??? (Het antwoord is wel duidelijk)

60. Invoegen van fietsers naar de weg moet echt anders.

61. Denk om de hoogte van de hobbels. Je moet er niet je auto op stuk rijden.

62. Het was eerst veiliger!

63. de overgang van de schoolzone naar het bestaand rode fietspad is wat abrupt, zou wellicht wat logischer kunnen door het rode wegdek langzaam te versmallen naar fietspadbreedte. De regel dat auto's gedeeltelijk gebruik mogen maken van de tussenstrook vind ik verwarrend, met twee wielen over het zwarte deel gaan rijden lokt weer harder rijden uit.

64. Ze heel snel weer weghalen, het is nu onveilig voor wandelaars en fietsers

65. De wegvis verkeerd ingedeeld! Veel te smal terwijl die ruimte er wel is!! Fietspad wat ineens ophoud (ridder catsweg) en plots invoegt op de weg! Naar mijn mening is het wachten op de eerste ongelukken!

66. Parkeeroverlast: halen en weg brengen kinderen naar school voor de princessenflat Louise de Coligny. Hardrijden, toeteren, parkeren op het niet parkeren stuk, lukraak parkeren. Weinig omgevingsbewust: hier wonen mensen!

67. Geeft het de tijd

68. Overleg eens met meerdere partijen. dan doel ik op, ouders (die met de auto komen zijn meest asso, fietsers en automobilisten)

69. De 30 km zone ook zichtbaar laten zijn in de buurten eromheen (zoals het in het verleden was). Dus 30km bord aan begin Waterruit en Raaigras.

70. er is geen rekening gehouden met de al bestaande oversteekplaats bij de bloemenwinkel JP aan de Ridder van Catsweg. Hier steken veel meer mensen(kinderen) over dan bij het nieuwe gedeelte, dat 100 meter verderop begint. Auto's rijden vaak al te hard en geven extra gas na de schoolzone, dus bij deze oversteekplaats. Verder is het heel gevaarlijk op de plek waar fietsers ineens de rijbaan op moeten rijden. Ik fiets zelf liever om, zodat ik niet over de nieuwe schoolzone hoef te fietsen. Veel te gevaarlijk. Ook de aansluiting met de Bloemendaalseweg was voorheen veel veiliger. We zijn er erg op achteruit gegaan in veiligheid. Echt jammer, het was zo'n mooi afgeschermd fietspad. en oversteken is ook niet veiliger geworden. Dat had ook gekund met extra zebrapaden en waarschuwingslichten bijv.

71. Auto's mogen helemaal niet inhalen, maar moeten achter de fietsers blijven

72. Niet toestaan dat auto's over het middenstuk inhalen. Dit brengt gevaarlijke situaties met zich mee.

73. Bij de schoolzone Ridder van Catsweg vanaf de Bloemendaalse weg is het vooral in de avond gevaarlijk voor fietsers, omdat in de bocht automobilisten worden verrast door fietsers op de te smalle weg. Daarna duurt het te lang, voordat een auto de fiets in kan halen. Aan de overzijde van deze schoolzone moeten fietsers plotseling het vrijliggende fietspad verlaten en belanden dan op de te smalle hoofdweg, waar een gevaarlijke situatie met auto's kan ontstaan. Vroeger kon je veilig op een apart fietspad naar de Bloemendaalse weg fietsen.

74. Rijbaan verbreden. fietsstrook terug. 'Fietsstraat, auto's te gast' kan goed werken, maar niet met zo'n smalle rijbaan, en zo'n klein stukje in een doorgaande weg.

75. De rijweg voor auto's is vrij smal, waarom zo'n brede midden strook? Waarom die hobbel in de weg? Heel lastig voor auto's met aanhang; veel lawaai. Het ziet er mooi uit maar toch niet zo effectief in gebruik. Het zal heeeeeel veel gekost hebben

76. De weg is veel onoverzichtelijker geworden. Vooral bij de Ridderslag is het heel onduidelijk dat ineens de weg smaller wordt en de fietser erbij komt. Ik zou willen pleiten voor een apart fietspad, drempels en heel veel borden. (Ludiek of met kinderen die aandacht vragen voor de situatie.)

77. Er is een verschil, er zijn veilige en onveilige schoolzones. Ik maak dagelijks gebruik van de schoolzones, ik vind veel schoolzones goed, omdat deze niet te lang zijn. Ik woon op de Terwenstraat en maak dagelijks gebruik van de schoolzone bij de Ridder van Catsweg. Ik vind deze schoolzone onveilig, want is te lang. Het is altijd een openbare weg geweest en ik merk dat mensen en ook ikzelf niet aan de nieuwe situatie kunnen wennen. De fietspaden waren prima, die zijn nu weg, dat is op deze weg onveilig. Argumentatie: -Als fietser voel ik mij opgejaagd. -Als autorijder blijf ik netjes achter de fietser, maar ik zie dat veel fietsers extreem rechts gaan fietsen, dan ben ik bang dat de fietser valt. -Ik zie auto's fietsers inhalen op een onveilige manier. -Ik zie ongeduld en soms agressie van een toeterende automobilist. -Ik moet eerlijk bekennen dat als ik vanuit de Calslaan de Ridder van Catsweg op rijd met de auto, dat ik dan kijk of er een fietser aan komt, dat ik dan snel even gas geef zodat ik vóór de fietser rijd als ik naar links via de Ridder van Catsweg de Büchnerweg op rijd.

78. U laat het oordeel aan de emotie van de auto/schoolbus bestuurder om wel of niet in te halen. Dit plan geeft verwarring. U moet kiezen. Niet inhalen en dus moet de auto/bus altijd achter de fietser blijven en afstand houden. Geeft aan auto/bus chauffeur geen ruimte. En dan nog blijft het onveilig.

79. Jullie zijn belachelijk bezig voedt eerst de zwakken fietsers en voetgangers op dat ze niet met 4 en 5 naast elkaar rijden met 3 4 naast elkaar rijden met de telefoon in de hand door rood rijden schuin over een kruising rijden.

80. Als auto's gedeeltelijk over de middenberm (verhoging) mogen rijden waarom is deze schoolzone dan aangelegd? Als fietser was je op het fietspad veiliger. Dan had alleen de snelheid voor automobilisten aangepast kunnen worden en dat was een stuk eenvoudiger en goedkoper geweest.

81. De Ridder van Catsweg afsluiten voor de automobilisten die 's morgens en 's middags veel te hard komen aanrijden en hard afremmen om de Calslaan in te schieten lijkt mij verstandig. Zo ontstaan onveilige situaties t.o.v. alle verkeersdeelnemers die in tegengestelde richting rijden náár de Ridder van Catsweg. Ook fietsers met erg jonge kinderen en voetgangers die hun kinderen naar de twee scholen naast de Ridder van Catsweg brengen komen in een onveilige situatie terecht. Als veel automobilisten willen parkeren op de grote parkeerplaats (scholengebied) dan kunnen ze veiliger via de de verkeerslichten afslaan naast het benzinestation en verderop achter de Al Qualamschool) parkeren. Daar lopen oudere leerlingen/studenten. Binnenkort (…..) wordt het telefoniegebouw afgebroken en ook nog eens vervangen door nieuwbouw. Dan komt er veel aan- en afrijdend vrachtverkeer in dit smalle gedeelte van de Calslaan. Bijzonder onplezierig voor alle betrokkenen. Een autoverbod instellen voor niet-bewoners. Toegang voor Prinsenhof natuurlijk mogelijk.

82. Regelmatiger de"stickers" auto achter fietsers op de grond herhalen. Minimaal na elke oprit. Ook de snelheid 30 km aangeven op de grond. Lelijke gele borden die vervuilend werken kunnen dan weg!

83. Regelmatig controle op snelheid auto's

84. De regels van de schoolzones duidelijker communiceren aan weggebruikers

85. de paralel weg zuidhoef en oosthoef 30 km zonne maken. want daar is geen voetpad. ouders die de kinderen naar het vlot brengen maken gebruik van deze weg om zo de plaswijckweg te mijden. Waardoor het voor de bewoners en de Rotonde onveilige sitaties ontstaan. Ouders aanspreken op het gedrag die de kinderen naar school brengen en halen. De palen die zijn geplaatst gekleurd veranderen te breed voetgangers worden niet gezien. Bewust kijken naar hoeveel verkeersborden er staan je ziet door het bomen het bos niet meer. De borden met tekst weghalen doen het zichtbelemmeren en worden niet gelezen.

86. Het vakwerk is prachtig, maar het uitgevoerde plan is ondoordacht. Zo is het bij de bushalte kruising Blommenstijnsingel een nog gevaarlijker situatie voor kinderen ontstaan. Er is daar onbegrijpelijk geen zebrapad gemaakt, als de bus er staat zien zowel kinderen als volwassenen niets en als je dan om de bus kijkt moet je uitkijken dat je niet gegrepen wordt door ofwel een zeer hard rijdende auto die nog net even voor de bus langs wil of nu ook hard rijdende elektrische fietsen en brommers. Men (kinderen zeker) moeten heel erg uitkijken naar alle kanten voor auto's en ander verkeer die komen uit de Blommenstijnsingel en hardrijdende auto's die net voorbij de zeer lage drempel racen van beide kanten op de Plaswijckweg. Onvoorstelbaar dat er niet aan gedacht is om daar bij de bushalte zowel een zebrabapd te maken en de rode zone nog even tot ná de Blommenstijnsingel te laten lopen. Er gaat zeker een erg ongeluk gebeuren het afwachten is wanneer. Er zouden ook camera's geplaats kunnen worden er is niet één auto die 30 km rijdt, wel heel veel die 60, 70 en zelfs 80 km rijden. Ik sta vaak boven uit het raam te kijken en kan de situatie totaal niet begrijpen hoe ondoordacht dit is gemaakt. NEEM ACTIE VOOR IEMAND DOOD GEREDEN WORDT. !!!!!

87. Graag drempels toevoegen zodat de auto's noodgedwongen rustig moeten rijden. Je wordt momenteel opgejaagd door de auto's, je hebt een gevoel dat ze je willen aanrijden. Dit heb ik keer naar keer persoonlijk ervaren. Afgeschermde aparte fietspad is nog altijd veiligste keuze die nu niet meer bestaat. Er wordt een schijnveiligheid gevoel gecreëerd over de rug van de basisschool kinderen.

88. Het is landelijk bekend dat dit soort schoolzones geen positieve bijdrage hebben De verkeersweg situatie is nu nog krapper en ongeduldiger geworden Heb het al zo vaak mis zien gaan

89. Richt weer fietspaden in die zijn gescheiden van het autoverkeer. Zo worden én de voetgangers én de fietsers beschermd.

90. Als er regels zijn zorg dat die voor iedereen duidelijk zijn. Tevens is het een nieuwe situatie die voor de gebruikers erg wennen is, is het mogelijk om de mensen hiermee te helpen? het is maar een heel klein stukje die voor extra veiligheid moet zorgen neem ik aan. Ik ben erg benieuwd naar de cijfers wat het opleverd t.o.v. de gemaakte kosten

91. Elke situatie is afhankelijk van de weggebruiker hoe 'veilig' de wegsituatie ook is. Wat dat betreft vind ik de situatie als fietser wel verbeterd.

92. Informatie over "auto is hier gast" te vrijblijvend of komt bij vreemden niet meteen aan. Informatie "verboden fietsers in te halen" dmv een bord aangevuld met grafische verbeelding op het wegdek zou duidelijker en dwingender zijn.

93. Duidelijke verkeersborden, met regels waaraan je moet houden. Niet alleen " De automobilist is hier te gast" wat mij betreft iets te vrijblijvend. Wellicht "stapvoets rijden" dat maakt het voor de automobilist ook minder aantrekkelijk om dit wegdeel te kiezen.

94. Haal t weg en maak gewoon fietspaden naast de rijweg waar auto's niet op kunnen rijden. De km moet 30 blijven, met verkeersdrempels

95. Flitspaal

96. Meer handhaving, snelheidscontrole op naleving van de regels

97. nee

98. Weer veilig fietspad zoals het was echt appart fietspad met opstaande band ertussen zodat fietsers niet op rijbaan komen. Een flinke drempel of zo n knobbel in de weg voor de oversteek. De auto s komen te hart aanrijden en als ik met hond wil oversteken remmen ze niet af en stoppen ZELDEN omme te laten oversteken. Dus absoluut onveilig voor de schoolkinderen. Ik lijk wel een van de zeeeeeeer weinige die zich hier in de auto aan de regels houd. Fietsers en dus kinderen en ook ouderen worden afgesneden en opgejaagd.

99. Weghalen. Fietsers gooien nu de fiets voor de auto omdat ze denken/vinden dat auto's moeten remmen. Ze denken nu dat het "een groot speelplein" is. Het is voor fietsers (vooral volwassenen) niet bekend dat er wel de normale verkeersregels gelden en ze WEL gewoon moeten wachten als ze willen overstekken of keren o.i.d.

100. De breedte is zo dat een auto een fietser niet veilig kan inhalen. Dat kan misschien in individuele gevallen veilig, als de fietser niet slingert en de auto goed stuurt. Maar ik durf er niet op te vertrouwen en ga middenop fietsen. De borden "auto te gast", "auto's achter fiets" zijn dus duidelijk en zijn prima, INDIEN ze worden gerespecteerd. Maar: 1) Hiervoor is geen wettelijke basis. Volgens mijn info bestaat de "fietsstraat" niet in ons Nederlandse RVV, wel in België. Ik hoop maar dat ik het verkeerd heb. 2) De regels die u in deze enquete presenteert ("auto's mogen inhalen" .... "hiervoor kan de middenstrook gebruikt worden" zijn dus onduidelijk want in strijd met de borden. 3) De regels zijn bovendien levensgevaarlijk. De middenberm moet echt niet gebruikt worden, als dat gewoonte gaat worden dan wordt het een grote puinhoop. Als dit echt de regels zijn dan moeten we meteen stoppen met deze inrichting. 3) Buiten schooltijden is de huidige inrichting frustrerend voor de overige weggebruikers, want het zorgt voor onnodig oponthoud. 4) In het donker en voor vreemden is de overgang van "gewone" inrichting naar schoolzone te onduidelijk en te bruusk. Met andere woorden: het is prima zo, maar uitsluitend indien de auto achter de fiets blijft. Dus als de regel in overeenstemming wordt gebracht wordt met de borden: dat auto's altijd achter de fiets blijven en dat de middenberm verboden is.

101. Het zou veel beter zijn geweest als er aan de noordzijde van Plaswijck een ontsluiting was gerealiseerd naar de Reeuwijkse Randweg. Dan is er veel minder verkeer, met name langs de scholen, en scheelt mij heel veel kilometers en dus brandstof / uitstoot op jaarbasis.

102. Vergroenen vd middenberm, vervelendere drempels plaatsen. De snelheid moet echt omlaag naar 30.

103. Fietsers rijden vaak midden op de weg zodat je als auto niet kan inhalen. Denk niet dat de fietsers weten dat je als auto mag inhalen. Dit geeft gevaarlijke situaties.

104. Het is absoluut geen verbetering. Ik word zelfs ingehaald als automobilist en ook de fietser voor mij.

105. Nee

106. De weg zou smaller gemaakt moeten worden met veel hogere drempels. Geen keuze als mobilist om op een middenstuk te mogen rijden. Zeker in het begin handhaven! Eigenlijk een zelfde situatie als ter hoogte van de Cirkel/Windwijzer

107. Je voelt je erg onprettig op de rijbaan op de fiets met een auto dicht (!) achter je die niet inhaalt - soms ga ik dan uit voorzorg maar op de stoep fietsen. Dat is natuurlijk niet de bedoeling maar dan voel ik me veiliger. Wanneer je vanaf de Burg. van Reenensingel richting schoolzone Ridder van Catsweg fietsy, krijg ik een angstig gevoel bij het punt wanneer het fietspad de rijbaan opgeleid wordt. Zien de auto's me wel? Houden ze wel in? Heel vervelend. Ik ben nog redelijk jong, maar voor ouderen is het vermoedelijk nog veel onprettiger. Beter was de oude situatie met fietspaden gescheiden van de rijbaan - graag deze zsm weer terug. De snelheid van auto's kan worden verlaagd door versmallingen, verkeerslichten bij de Bloemendaalsweg-Ridder van Catsweg, drempels en ander ongemak. Degene die dit heeft bedacht zou zelf eens een dag of wat hier moeten gaan fietsen, zeker ook rond de (school)spits. Wat is een slecht idee!

108. - vaker controleren door Gemeente en/of politie op naleving regels schoolzone. Regelmatig rijden automobilisten te hard of halen zij gevaarlijk in. - flitspalen plaatsen voor handhaven van de snelheid van 30km/h. - elke ochtend en middag is het gevaarlijk voor kleine kinderen en ouders, met name op de fiets, door busjes die kinderen brengen naar de Beversluisschool aan de Meerburg straat. Het gaat om een groot aantal busjes, rijden hard, houden amper rekening met het overige verkeer. Deze weg is hierdoor te druk en te onoverzichtelijk rond 0800-0830 en in de middag rond einde schooltijd. Hopelijk kan hier ook iets aan worden gedaan!

109. Het was voor fietsers veiliger toen ze hun eigen fietspad hadden

110. Duidelijkere markering van de middenberm (rand een andere kleur). Ook lastig te zien wat verhoogd is en wat laag is in de middenberm (allemaal zwart met zelfde structuur). Ik mis een zebra (fietsers) bij ingang van het fietspad naar de Cirkel. Die oprit is niet fietsvriendelijk (duikt teveel; zowel om erop te rijden als eraf).

111. Auto's die inhalen via de middenberm is levensgevaarlijk. Echt een heel slecht idee. Als je wilt dat auto's achter fietsers blijven dan moet je dat onmogelijk maken, bv door planten of groen.

112. Duidelijkere borden, nu staat er auto's achter de fietser. Ook voor fietsers moet het duidelijk zijn en niet meer dan 2 naast elkaar fietsen

113. Ik vind de middenberm een grote zwarte streep, zou het niet beter om van deze stroom een groene strook te maken met gras en struiken. Wandelend door deze zones heb ik meerdere malen auto's gezien die half over de midden strook rijden om voorbij een fietser te komen. Lijkt mij niet wenselijk.

114. Wat meer groen

115. Herinrichten met een gescheiden fietspad, maar dan fietspad verhogen. Zodat auto's en fietsers zich niet meer kunnen mengen. De meeste ongelukken gebeuren nl daar waar gemengd verkeer is.

116. In de praktijk rijden veel auto's er te hard, gaan ze gevaarlijk inhalen en duwen ze fietsers van de weg omdat ze niet achter fietsers willen rijden. Persoonlijk verkies ik zowel als fierser als automobilist de oude situatie boven de nieuwe.

117. Op weghalen na alleen nog de tip voor het neerzetten van een handhaver. Auto's rijden nog steeds te hard, fietsers worden naar de zijkant gedrongen en daar ligt een strook van 3 rijen steentjes die niet veilig zijn om op te fietsen i.v.m. evenwicht bewaren etc als auto's je op een haar na passeren. Het wachten is op het eerste slachtoffer. Er ligt een border met aarde waar het onkruid op een gegeven moment ruim een meter hoog groeide. Dat is in ieder geval na melding opgelost. Al met al is het er niet beter op geworden zeker ook omdat op de Ridder van Catsweg mensen nu ook de stoep fietsen om auto's te vermijden. Fijn voor de voetgangers, vooral die elektrische fietsen.

118. Het onveilige beeld wordt versterkt doordat de informatie op de geleborden niet overeenkomt met de verkeersregels als omschreven in deze enquête. Volgens de borden mag je niet inhalen en volgens de enquête en wat is gedeeld in het nieuws wel. Hierdoor gaan fietsers en ook zeer langzaam rijdende fietsers meer in het midden rijden waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan automobilisten en fietsers reageren dus regelmatig geërgerd als ze ingehaald worden of inhalen. Inhalen wordt nu geassocieerd met asociaal gedrag. Uit oogpunt fietser wat ik ook heb is het als je de regels van de borden volgt je onprettig voelt omdat je als fietser wordt gebruikt om decsnelheid er uit te halen. Daarnaast zijn gele borden een aanwijzing die je niet op hoeft te volgen volgens hetbverkeersvregelement. Niet opvolgen kan geen sanctie opleveren. Daarnaast zijn er meerdere school zones in Gouda met een ander verkeersbeleid en zonder de gele aanwijzing borden. Hierdoor is het in Gouda niet eenduidig geregeld

119. Ja, alles terugdraaien, een goed fietspad weer aanleggen en de oversteekplaatsen behouden

120. Terug naar de oude situatie. Inhalen door auto's verbieden en middenstroken vergroenen.

121. De 30 km zone verlengen tot verkeerslichten bij van Reenensingel Borden áuto achter fietsers zeker laten staan!´ Ik ben erg blij met de huidige veilige verbeteringen

122. Auto's niet toestaan om fietsers in te halen

123. Die heb ik niet

124. De situatie is vele malen onveiliger geworden. Mensen fietsen nu op de stoep omdat ze zich onveilig voelen op de weg. Ongelooflijk dat dit zo is aangelegd.

125. Verleng de schoolzone ook voorbij de plaswijkschool en evt andere scholen. Zet er evt. flitspalen bij. Bocht na einde schoolzone is heel gevaarlijk. Auto's rijden daar al gauw op de fietsstrook

126. als wandelaar, fietser en automobilist vind ik de oude situatie prettiger

127. Aan weg valt weinig meer te veranderen. Maar er zijn met enige regelmaat automobilisten die fietsers inhalen door wat via de middenberm/middenstuk te rijden. Enige dat helpt is cameras ophangen (flitspalen).

128. Middenstroken vervangen voor groenstroken. De huidige middenstroken zorgen voor soms onveilige inhaalacties. Hogere drempels, want de huidige drempels rijdt men ook nog steeds met 50+ km/u overheen.

129. Herinrichten met aparte fietspaden !

130. Zo spoedig mogelijk deze onoverzichtelijke situatie ongedaan maken. Wanneer er een wildgroei aan bebording nodig is om een verkeerssituatie uit te leggen dan duidt dit al aan dat het niet zijn doel heeft bereikt. Ik voel me als fietser absoluut niet veilig. Pas vervolgens een inrichting toe zoals in Reeuwijk-Brug langs de Breevaart is gecreëerd. Het is veilig, mooi en overzichtelijk. Plaats mooie bloembakken en eventueel stoeppad aan beide zijden van de Plaswijckweg.

131. Het feit dat de vrijliggende fietspaden zijn verdwenen maakt het voor fietsers onveiliger dan het voorheen was. Het fietspad naar het zuiden fietsend houdt zomaar op. Levensgevaarlijk! Voor auto's naar het noorden rijdend is de rand van het weer beginnende vrijliggende fietspad levensgevaarlijk, zeker in het donker of met regenachtig weer. Je rijdt daar, als je de rand mist, zomaar tegen een opstaande rand van 20 cm. Het zou de gemeente gesierd hebben om de ouders die hun kind met de fiets brengen belangrijker te vinden dan de ouders die met hun auto tot op 1 meter van de school wensen te rijden!

132. Misschien nog 30 km op het wegdek erbij

133. De oversteekplaats met zeebra wordt er niet gestopt gevaarlijke situaties voor voetgangers wordt nog steeds te hard gereden met auto. Dus vind geen verbetering

134. Meer maatregelen om auto's langzamer te laten rijden en inhalen moeilijker te maken (auto's rijden soms helemaal over de andere weghelft). Duidelijk maken dat fietsers niet op het voetpad mogen rijden. Dit wordt nu veel gedaan op de Ridder van Catsweg. Fietsers vinden blijkbaar niet altijd prettig om op de weg te rijden. Ik zie ook vaak automobilisten die zich agressief gedragen ten opzichte van fietsers.

135. Suggestie dat autos de fietsers niet in mogen halen schept meer duidelijkheid en daarom meer veiligheid.

136. Ik wil nog wel kwijt dat ik niet wist dat automobilisten toch de fietsers mogen inhalen als dit veilig kan en dan over de middenstrook mogen, wanneer is het veilig? Ook is het in tegenspraak met de aanduiding: Auto achter fiets. Als de schoolzones in deze vorm blijven gehandhaaft dan pleit ik denk ik toch voor smallere rijstroken zodat de fietsers niet kunnen worden ingehaald en een verlaging van de maximum snelheid, bijvoorbeeld 15 km per uur.

137. 1. Regel 2 is een idiote regel. Zoiets staat toch niet in het wegenverkeersreglement?? Wij hebben pas in deze enquete over deze "regel" gelezen. Dus hoe kan een gast in de wijk zoiets weten? Bovendien is het rijden over een stoeprand (ook al is die afgevlakt) slecht voor de banden. 2. Het weer wordt slechter en het zicht dat weggebruikers op elkaar hebben minder. En juist dan komen ze allerlei nieuwe omstandigheden tegen en moeten daarmee veilig omgaan. Het vraagt om problemen, om niet te zeggen ongelukken. Conclusie: deze heel slechte herinrichting ongedaan maken. Jammer van de investering. Er zijn ongetwijfeld betere, veiliger oplossingen.

138. Weet niet zo snel een oplossing. Oude systeem was veiliger dan nu. Er zijn zelfs auto's die auto's inhalen omdat zij vinden dat er te langzaam gereden word. Zeer veilig.

139. Het fietspad terugbrengen op de Ridder van Catsweg. Het is nu juist onveiliger geworden voor fietsers, ondanks dat de auto's langzamer moeten rijden.

140. Terug naar de oude situatie! Of die zwarte middenberm verwijderen. Daar wordt vaak veel te hard over ingehaald.

141. Borden herhalen, onduidelijk wat er op de weg staat en dat stoort, waardoor je niet op de weg let. Als fietser kun je nauwelijks meer een andere trage fietser inhslen

142. Plaatsing borden "fietsstraat auto te gast" Dit bord is nu op het wegoppervlak geschilderd, maar niet goed zichtbaar voor de automobilist. De regels voor de schoolzone/fietsstraat publiceren.

143. De versmalling korter maken. De eenduidigheid van het wegbeeld beter afstemmen. De verlaagde middenstukken, waar auto's in mogen halen vlak trekken en door kleur en belijning gelijk maken aan de rest van de plaswijkweg

144. 1. zebrapad maken ter hoogte Poort Waterkers- Plaswijckweg, zeer druk met kinderen met oversteken en nu zeer gevaarlijke oversteekplaats 2. 30km borden terugplaatsen ingangen Water-Grassen buurt: het is nu niet voor iedereen duidelijk meer dat onze wijk een 30km gebied is, er wordt nu na het weghalen van genoemde borden veel te hard gereden in de wijk.

145. Duidelijker maken voor de automobilisten dat fietsers ineens van het fietspad op de weg komen te rijden.....

146. Flitspaal ,of meer handhaven . Laat de voet en fietspaden gewoon doorlopen en niet ineens stoppen

147. weghalen! levensgevaarlijk. alternatief: fietsstrook afgescheiden van de rijbaan.

148. waarom zijn de vlakken met klinkers in het midden zo groot? En waarom zijn die zwart? Lijkt me niet in lijn met het beleid om te vergroenen en tegels/klinkers er uit. ik zou toch echt weer een scheiding maken tussen fietsers en auto's, ze gedwongen de rijbaan laten delen wekt slecht gezien het gedrag van te veel automobilisten (inhalen en daarbij te hard rijden)

149. De fietspaden weer terug aanleggen. Is duidelijker en veiliger voor ouderen en kinderen

150. Plaswijck is een van de grootste en drukste wijken van Gouda, deze weg is bedoeld als ontsluiting en was goed zoals het was.

151. Geen

152. Stel voor alle duidelijkheid en veiligheid een inhaalverbod in in deze zones. Geef dit ook aan met borden.

153. Terug naar oude situatie. Eventueel met extra heuveltje voor snelheid. Middenstuk maakt het onveiliger voor fietser omdat auto's gaan opjagen of fietsers midden op pad gaan fietsen waardoor auto's gevaarlijker harder en onveilig gaan inhalen.

154. Je wordt door elkaar geschud als je over de verkeersdrempels de waterruit oprijdt. Ze zijn te hoog en er liggen drempels schuin tegenover elkaar. Als ik met de caravan hierover moet dan valt alles uit de kastjes etc. Zelfs na een tocht van ruim 5000 km door de bergen en op minder goede wegen dan in NL zijn de drempels bij de waterruit letterlijk het toppunt. Zelfs als deze iets glooiender worden, dan blijft het afremmende effect.

155. Inhalen helemaal onmogelijk maken. Nu kan het nét wel of nét niet, dat is onduidelijk voor zowel automobilist als fietser. De borden 'auto te gast, auto achter fiets' stralen ook uit dat er niet ingehaald mag worden. De middenstrook zou alleen door hulpdiensten gebruikt mogen worden om in te halen. Controleer ook op de snelheid, de meesten reden liefst al 80, nu nog steeds.

156. De oude situatie was vele malen veiliger. Het is wachten op ongelukken. Fietsers rijden nu onveilig waardoor auto’s ook weer onveilig gaan inhalen. Breng het weer terug naar de oude situatie.

157. Gewoon inhalen door auto's verbieden. Staat ook aangegeven: auto achter fiets! dat is inconsequent. Meeste automobilisten blijven ook achter een fiets rijden.

158. Maak AUB weer een apart fietspad voor fietsers, met een scheiding zoals ter hoogte van Waterkers, doek die rare zwarte middenberm op, zet duidelijke verkeersborden neer, flitspaal 30 km/u werkt beter dan deze onzin die nu voor heel veel geld gebouwd is. En de aannemer heeft er onbehoorlijk lang over gedaan, dan kan veel efficiënter en beter, jammer om gemeenschapsgeld zo besteed te zien worden!!

159. Mijn kind vindt de Plaswijckweg helemaal niet veilig om alleen op de fiets naar school te gaan. Als ik meefiets durft ze wel. Als ze alleen gaat, rijdt ze binnendoor langs de Cirkel om het autoverkeer te ontwijken.

160. Dure opjecten met weinig succes Ouders moeten de kinderen niet naar school brengen met de auto Geeft veel overlast in de buurt vooral fout parkeren b.v.in het gras parkeren van het flatplantzoen

161. Weghalen wat er gemaakt is. De weg is breed zat voor een fietsstrook/voetpad aan beide zijden en een weg voor auto's met bloembakken om de snelheid te temperen. Nu voelen fietsers zich continue opgejaagd. En meer veilige oversteek plaatsen.

162. Draai deze aanpassingen terug, vooral om de fietsers beter te beschermen

163. Zorg dat auto’s niet middenop gaan parkeren

164. Direct verwijderen, vooral in de spitsuren levensgevaarlijk, wachten op een ongeluk. Trouwens: ouders die kinderen brengen en halen parkeren auto zoals voorheen, dus OVERAL in de wijk.

165. De midden stukken, beter afschermen, zodat de auto's daar niet meer overheen kunnen rijden, als zij fietsers passeren, als auto,'s passeren, voel je je als voetganger ook niet meer veilig, bij het oversteken,en nog duidelijker aangeven dat men te gast is, en achter fietsers moeten blijven. Ik vond de oude situatie minder veilig voor de voetgangers, maar veel veiliger voor de fietsers, ben al meerdere keren op de fiets, de kant in gedrukt

166. Fijn dat t zo geworden is!

167. In de avonduren wordt de plaswijkweg als racebaan gebruikt

168. Betere en duidelijke borden op zichtbare plaatsen vooral bij de ridder van catsweg. Dat is erg onduidelijk vooral voor de auto's. Die halen bijna allemaal in.

169. Beter plan maken.

170. -Zorg dat de status van voorrangsweg Plaswijckweg weer helder wordt ter hoogte van waterruit en raaigras. -Breng de gescheiden rijbaan voor fietsers weer terug, dat is veel veiliger dan smalle gedeelde weg. -Schoolzone verkeersbord is vaag, onduidelijk en geen wettelijk verkeersbord, heeft het wel een juridische status?

171. Momenteel worden de levens van fietsers gebruikt om auto's te laten remmen. Bij alle zones kunnen auto eerst maximaal optrekken tot een snelheid van 60 kilometer per uur (als het soms niet meer is). En dan precies op dat punt, mag je als fietser maar hopen dat je niet dood wordt gereden als je invoegt op de gezamenlijke weg. Dit kan toch niet de bedoeling zijn? In mijn fietstocht van plaswijck naar het treinstation was de plaswijck weg al het meest gevaarlijkste onderdeel. Met de nieuwe maatregelen fiets ik liever over de stoep.

172. Bij de Ridder van Catsweg (Carrousel en de Ridderslag) Is het onveiliger geworden daar lagen aan weerszijden een fietspad waardoor het veiliger was dan nu doordat de fietsers gedwongen van de rijbaan moeten gebruikmaken.

173. Aparte vrijliggende fietspaden, eenrichtingsverkeer voor auto's, smalle autoweg en brede fietspaden, oversteekplaatsen met verkeerslichten, handhaving van regels o.m. met camera's en vooral geen regels vanachter het van 9-3 bureau (denk aan de chaos bij de van Loon locatie).

174. Maak het onmogelijk voor auto's om over de middenstrook te rijden. Dat zou veel schelen.

175. De oude situatie was veiliger voor de fieters dit is een zeer ondoordacht plan fietsers scheiden van de rijbaan dat is de veiligste optie

176. De schoolzones acuut afschaffen en de weg weer verbreden. Regelmatig zie ik dat auto's met hoge snelheid de middenberm oprijden om fietsers te passeren. Dat fietsers en langzaam verkeer nu leidend zouden zijn, klopt niet met de dagelijkse praktijk. Waardoor het dus gevaarlijker is dan voorheen.

177. De drempels bij de Windhoek zijn irritant en ook daar moet je 30 rijden. Waarom zijn die zone's niet gecombineerd. Bij de bouwlocatie van Loon moet ook zoiets komen. Dat is veiliger en beter voor de fietsers.

178. Verander de situatie. Dit is zo onveilig voor iedereen. Snap niet dat jullie dit gedaan hebben. En dat ook nog op een doorgaande weg waardoor auto's rare capriolen uithalen. Fietsers gaan gekke dingen doen omdat ze de auto achter hun kwijt willen waardoor er juist gevaarlijke situaties ontstaan. Heb al meerdere bijna ongevallen gezien in deze korte periode. De situatie is nu erg onveilig voor auto en fietser. Snap niet waarom dit gedaan is. Kost een hoop geld voor onveiligheid. Ook nog een punt. Op het middenstuk gaan nu kinderen spelen. Tussen de auto's in. Hoe kan dat veilig zijn? Ik voel me als fietser daar mega onveilig en ontwijk dit stuk weg liever. Dat moet niet de bedoeling zijn. Doe er wat aan!!

179. Het materiaalgebruik voor de middenbermen (zwart asfalt met uiterlijk van klinkers) is extreem lelijk en onaantrekkelijk. Daadwerkelijk gestrate middenberm is nog meer verkeersremmend en aantrekkeijker.

180. Weg ermee. De 'regels' zijn onduidelijk, gebruikers doen maar wat, het ziet er niet uit, er is heel vaak in schooltijden geen doorstroming, wat ergernis geeft en 'doorduwend' gedrag.

181. Stoplichten

182. Dat omgeving van scholen verbeterd moet worden is duidelijk maar niet zoals dat qua verkeersmaatregels gedaan wordt waar een ieder 24 uur per dag last van heeft. Overgaan naar verkeersbegeleiding tijdens schooltijden

183. de toegang voor fietsers naar het zuiden van de ridder van catsweg is nogal onveilig. Fietsers moeten invoegen van fietspad naar de rijbaan. Waarbij je maar moet hopen dat de autos je gezien hebben. Misschien is het een idee om daar een invoegstreep op de weg te maken voor de fietsers een aantal "haaientanden" op de rijbaan voor de autos te plaatsen. Zodat duidelijk is dat de fietsers voorrang hebben. Tevens zijn de straat klinkers naast het asfalt " fiets verdrijvend" naar de rijbaan. Waardoor je verplicht wordt meer naar het midden van de rijbaan te gaan. Dit geeft een ongemakkelijk/ gehaast gevoel als er autos achter je rijden. Een ander punt is de oversteekplaats bij de Ridderslag, deze zit op de verkeerde plek. Leveranciers moeten bij uitrijden van de parkeerplaats nu over het zebrapad

184. Autos mogen niet passeren. Op de midden heuvels mogen de auto's NIET rijden en middenstuk moet groen worden. En de hele Plaswijckweg moet op zelfde wijze worden ingericht.anders blijft het heel onoverzichtelijk ! Er wordt geracet nu...gauw fietsers inhalen!! Heel gevaarlijk! Zet er intussen ook eens handhavers bij....lik op stuk boete. voor heen en terug brede fietspaden en

185. Het zijn vaak de bezorgbusjes die haast hennen. Ze rijden met volle snelheid over de middenverhogen en vvoegen rechtvoor je wiel in.heb dit al een paar maal mogen ervaren bij de Rid v Catsweg

186. Auto's verplicht achter de fietsers blijven niet inhalen door middel van middenschool. Bij groene eiland komen fietsen opeens de weg op bij de schoolzone ik vindt deze situatie onduidelijk

187. Heel verwarrend/angstig voor fietser en automobilist wanneer fietsers de rijweg opkomen. Het zou m.i. veiliger zijn als de fietsers / voetgangers een eigen weggedeelte krijgen, dan wel op de gehele Plaswijckweg fietsers op de rijbaan te laten, dan is het voor iedereen duidelijk en blijft de 30 km zone in tact.

188. Nee, ik zou niet weten hoe je dit kan oplossen. Dat er geen wettelijke status is voor zo'n Egypte, maakt het lastig. Veel buurtbewoners zijn erg kritisch, maar dat vind ik wel overdreven. Per saldo is het veiliger geworden.

189. Fietspad apart, meer en stevigere verkeersdrempels om het verkeer af te remmen, voorkom sluipverkeer in de woonwijken er omheen.

190. een apart fietspad, nu maakt iedereen gebruik van 1 weg waardoor auto's vlak langs of tegen je aan rijden bij het inhalen. En dat doen ze ook zeker niet met de toegestane snelheid van 30 km.

191. Duidelijke zebrapaden (bekent in het hele land) ipv deze schoolzones

192. Snelheid van auto's en zeker ook busjes meten als er geen of weinig (schoolgaande) fietsers rijden en gedrag automobilisten observeren.

193. Eenrichtingsverkeer op de Calslaan vanwege de enorme piekbelasting ervan met veel te hard rijdende auto's zowel bij het brengen van de kinderen naar hun scholen als het terug rijden van de ouders. En 's middags wederom! De 2 obstakels in de Calslaan wakkeren - eerlijk gezegd het hard rijden juist aan omdat men niet achter de obstakel wil wachten op de andere auto maar deze juist voor wil zijn. Hierdoor wordt er juist harder gereden i.p.v. zachter.

194. Het gescheiden fietspad moet z.s.m. terugkomen. Auto's en fietsen gaan niet samen. Maak het fietspad uitsluitend voor gewone fietsen. Fietskoeriers en snorfietsen horen niet op fietspad i.v.m. de hoge snelheid Maak daarnaast de rijweg voor auto's zo smal mogelijk, dat tegemoetkomende auto's moeten wachten (vergelijk de omringende polderwegen)

195. Ik zou inhalen van fietsers via de middenstrook ontmoedigen. Dit levert nu soms rare/gevaarlijke situaties op. Verder heel blij mee!

196. Tijdelijk borden plaatsen die per auto aangeven hoe hard die rijdt.

197. Gewoon weer een fietspad maken

198. Ik vind de kleur zwart voor de middenstrook niet verstandig gekozen

199. Communicatie over wel of niet inhalen door auto's is niet helder. Op de gele borden staat dat auto's achter de fietsers horen, maar in deze enquête lees ik dat inhalen toch mag (als het veilig kan). Ik was niet bekend met deze regel. Het voorkomt ergernis als de regel duidelijk is, maar nog beter als er geen keuzemogelijkheid is. Want, wanneer is het veilig om in te halen? Dat zal voor ieder een andere beleving zijn.

200. De verkeersregels zijn niet bekend. Juist het inhalen over de middenberm is gevaarlijk. Snel optrekken. Snel remmen. Overig verkeer anticipeert hier niet goed op. Plantenbakken op de middenberm plaatsen om dit te voorkomen? Mensen gaan op de stoep fietsen omdat je de autos niet wil belemmeren. Zelf fiets ik als een motor : midden op de weg. Hoe worden de nieuwe regels bekend bij alle verkeersdeelnemers? Het is echt veel gevaarlijker geworden! Het is wachten op een groot ongeluk. Ben blij dat mijn kinderen net van de basisschool af zijn. Graag actie.

201. Plaats een stoplicht i.p.v. zo een gevaarlijke weg!

202. Meer speeltuinen, zeker bij de schokkerwerf/punterwerf is zeer slecht.

203. Terug naar de situatie van hiervoor.

204. Kijk het nog even aan, wellicht treed er gewenning op

205. Opheffen. De oude situatie bij de ridderslag was vele malen veiliger. Laat fietsers niet ineens de straat op moeten rijden. Het gaat niet geleidelijk, maar je moet je als fietser ineens de straat op storten. Dit is levensgevaarlijk. (Jonge) fietsers denken dat ze voorrang hebben, maar automobilisten zien ze niet. Het is wachten op ongelukken. Levensgevaarlijk!

206. Terug naar oude situatie. Stoplichten plaatsen bij schooloversteekplaatsen en flitspalen plaatsen om de hardrijders te bekeuren. Dan luisteren ze misschien wel.

207. Na de zone hebben automobilisten soms het idee dat ze de 'verloren tijd' moeten inhalen en gaan erna ineens hard rijden. De basisschool De Cirkel op de Rijnlust bevindt zich na de zone. Ik durf mijn kind (groep 7) niet over de Plaswijckweg te halen fietsen, hierdoor fietst zij altijd over de stoep, als zoveel anderen. Wellicht dat meer drempels iets kan uitmaken Wel fijn dat jullie naar de ervaringen en meningen van de bewoners vragen

208. Auto's rijden nog steeds te hard, tenzij er een fietser rijd. Oversteekplek nog steeds onveilig door te hard rijden en geen voorrang krijgen. Om snelheid aan te pakken was het misschien beter om wegversmalling te maken met bv trechterconstructie of plaatsen van grote plantenbak (s-bocht)

209. Laat duidelijk blijken dat het schoolzones betreft

210. Terug naar hoe het was. Stoplicht weer terug bij oversteek cirkel. En bij de ridder van catsweg gewoon een apart fietspad. Was altijd al goed geregeld.

211. De fietsers worden nu eigenlijk ingezet als redmiddel voor auto's dat is natuurlijk ongewenst en hoe lang gaat dat goed? Maak duidelijk dat auto's niet moeten gaan toeteren, want dat geeft opgejaagd gevoel. En dat auto's als ze achter een fietser rijden, meer afstand houden

212. Meer politie controle bij weggebruik van auto's

213. Ingang schoolzone Plaswijck bij de Cirkel en de Plaswijckschool oogt rommelig door veelvoud aan verkeersborden en markering. Daarbij is het bord fietsstraat alleen gemarkeerd op de weg, waardoor de feitelijke situatie van fietsstraat slecht aangegeven wordt. Totale verhardingsbreedte is hetzelfde gebleven, waardoor gevoel blijft dat er sneller gereden mag worden. Ingang fietspad vanaf Plaswijckweg De Cirkel richting winkelcentrum is te krap waardoor dit niet comfortabel gefietst kan worden. Behouden bestaande asfaltbreedte in combinatie met fietsstraat is niet volgens de richtlijn en past ook niet in de huidige tijd ten aanzien van duurzaam en vergroening.

214. De middenberm aanpassen te kunnen, dit moet aangepast worden. Gewoon een hogere middenberm maken. Auto is te gast! Waarom geen zebrapad bij de bushalte. Ook daar steken heel veel kinderen over. Bij de plaswijckschool (uitgang bij het fietsenrek) is het nog steeds onoverzichtelijk om over te steken. Als er geen fietsers op de plaswijckweg zijn scheuren de auto's je nog steeds voorbij.

215. Hogere verkeersdrempels, die auto's écht doen afremmen. Het is het nu allemaal net niet. Ookal ziet het er netjes uit, maar dat lijkt me niet het doel an sich.

216. Het was veiliger hoe het was.

217. Weggegooid geld en onzinnige en gevaarlijke creatie. Sommige fietsers vinden het leuk om midden op de weg en vooral langzamer te fietsen. Treitergedrag wat mogelijk tot agressie leidt. ook bloedirritant voor amblance (zelf meegemaakt bij spoedopname) om nog maar niet te spreken over de vertaging door de vele verkeersdrempels. Hier is duidelijk niet nagedacht.

218. Plaats borden dat inhalen wel toegestaan is via het midden. Elders las ik dat dit niet mocht. Automobilisten gedragen zich ook alsof dit niet mag (toeteren, etc).

219. Duidelijker op de weg markeren dat fietsers van het fietspad afkomen en op de weg gaan rijden door bijv. haaientanden op de weg. De fietsers hebben dan voorrang om de weg op te komen. Dit speelt vooral bij de schoolzone Caroussel.

220. Zorgen dat er meer duidelijkheid is over de 30km zone en dat automobilisten achter de fietsers moeten blijven. Dus zorgen dat auto's juist NIET over de middenberm kunnen. Aak halen autisten nu andere auto's in (die wel keurig achter fietsers blijven). Ik voel me ontzettend onveilig door het asociale rijgedrag van de meeste automobilisten.

221. Er staan gele borden op de weg waar op staat auto's zijn te gast en moeten achter de fietser blijven. Nu lees ik dat auto's wel mogen inhalen…..dit is echt heel gevaarlijk. Heb helaas al meerdere keren gezien dat fietsers op deze manier gevaarlijk worden ingehaald. Met zelfs een val tot gevolg. Mijns inziens mag er op deze school zones niet ingehaald worden! Mijn kinderen moeten daarom van mij ook op het midden van de weg rijden om ongelukken te voorkomen. Vind het echt gevaarlijke wegen om op te fietsen, de veiligheid voor de fietsers is echt verslechterd. Ook de snelheidslimiet wordt naar mijn idee vaak overschreden. De communicatie tussen fietsers en auto's gaat ook niet goed, er ontstaat veel irritatie bij beide partijen. Kortom ik ben als moeder en fietser echt niet blij met de schoonzone. Voor voetgangers is het wel verbeterd. Een verbeterpunt zou zijn dat er paaltjes in het midden worden gezet zodat auto's niet meer kunnen inhalen en een paar flitspalen neerzetten waardoor auto's wel de juiste snelheid gaan rijden.

222. Ja breng de fiets paden terug en versmal de weg. Sommige plekken zijn voor auto's zo onoverzichtelijk dat het ook voor hen onveilig is. Laat staan voor fietsers

223. Hou de fietspaden apart van de weg waar de auto's rijden. Voor de fietsers gelden dezelfde regels, maar fietsen veiliger en overzichtelijker dan nu

224. Ik vind het jammer dat er geen echt oplossingen worden gevonden. Op school zeggen ze wel eens, kom maar gerust met de auto, dat is veiliger. Dat lijkt me toch niet de bedoeling. Ook de losliggende tegels helpen niet als je fietst op het fietspad

225. De maximumsnelheid op de Ridder van Catsweg en Plaswijckweg ook buiten schoolzones naar 30 verlagen en extra aandacht voor veilige loop- en oversteekplekken voor voetgangers buiten de schoolzones

226. Van Plaswijkweg linksaf naar Waterruit is met regen het verschil tussen vluchtheuvel en doorsteek slecht te zien omdat ze beide zwart zijn.

227. Ik vind het gevaarlijk geworden en zie mensen in eigenlijk gebruik maken van wegdelen. Fietsers op het voetpad, auto's op de tussenstrook, fietsers die niet kijken als ze de weg op rijden. Het is rommelig geworden en is echt geen aanwinst.

228. Verander de weg zo dat er weer een fietspad naast de weg ligt zodat het voor fietsers weer veiliger is Maak dan voor de auto,s opstakels zodat er minder hard gereden word Hang flitsers op voor te snel rijden

229. Fietspad weer terug zoals het was en verkeersdrempels om de auto's af te remmen

230. Hoe bestaat het dat je fietsers gebruikt om auto's zachter te laten rijden, dat is toch totaal volslagen idioot. Niet te geloven. Je kan geen mensen gebruiken om maatregelen te treffen dat automobilisten zachter gaan rijden, de aso automobilisten (welke er genoeg zijn in Bloemendaal) drukken fietsers gewoon aan de kant. Al helemaal als er kinderen aan het fietsen zijn. Als je veiligheid wilt moet je juist een stoeprandje maken tussen de fietsstrook en de rijbaan. Niet fietsers op de rijbaan. Sommige fietsers gaan express met 10kmpu in het midden van de weg fietsen waardoor er sowieso een ongeduldige stoet ontstaat achter de fietser. Ik kan gewoon niet geloven dat je ten kosten van de veiligheid van fietsers op de weg auto's zachter laat rijden. Er zijn legio andere manieren om ze zachter te laten rijden, plantenbakken ofzo, meer hobbel, verzin iets anders dan fietsers op de weg.

231. De plaats waar mijn kind oversteekt valt niet binnen de schoolzone aan de Plaswijckweg. Dat is bij de Zuiderwerf. Is het dus veiliger geworden voor de kinderen uit de Wervenbuurt? Nee, juist onveiliger!!! Zodra men de belemmerende hobbels voorbij is, wordt het gaspedaal vaak erg diep ingetrapt en rijdt men echt, maar dan ook echt te hard tot megahard. En als fietser word je ingehaald of het nu veilig kan of niet. Het is ikke ikken ikke. En 30 km per uur kent e gemiddelde bestuurder niet. Het had veel veiliger geweest als de middenberm hoger was geweest en auto's pertinent niet kunnen inhalen. Fietsers snappen niet dat ze nu bij de middenberm in een dode hoek kunnen zitten van auto's. Automobilisten schrikken zich te pletter van ineens aankomende en voorrang nemende fietsers. Was het hiervoor beter? Nee, ook niet. Kan het beter? Jazeker!

232. Vaker handhaven

233. Betere overgang van schoolzone naar gewone weg Betere markering!

234. Versmallen van de rijstrook en ophogen middenstrook, zodat auto's er echt niet langs kunnen Of middendeel weg en een apart fietspad door middel van stoepranden gescheiden van de weg

235. Voelt onveilig om de fiets als verkeersmaatregel in te zetten

236. Het 30km bord op de hoek Calslaan - Ridder van Cats weg is verwijderd, daardoor weten veel automobilisten niet dat de Calslaan óók 30 km zone is.

237. Ik laat mijn kinderen binnendoor rijden als ze naar de gymzaal moeten wand het is gewoon gekehuis om half 9 scooters fietsers auto's bussen en een smal weg dek gaan niet samen maar dat weten jullie ook al anders komt deze brief niet binnen

238. Snel de weg weer aanpassen aan de oude situatie, dat was veel veiliger dan de nieuwe situatie

239. Wat mij het meeste verbaast is het volgende. De schoolzone bij de Ridderslag aan de Ridder van Catsweg is voor veel geld aangelegd. Veiligheid voor kinderen staat natuurlijk bovenaan. Alleen vindt ik het een beetje weggegooid geld. Ongeveer 80 procent van de kinderen wordt door de ouders met de auto naar school gebracht. Hierdoor is de veiligheid zo wie zo voor de kinderen gewaarborgd. Schoolzones hebben alleen 100 procent effect als kinderen zelfstandig naar school gaan. Moesten wij vroeger ook!!!!!!!!

240. Deze weg MOET anders! Een gescheiden fietspad is veiliger. Dit is wachten op ongelukken! Mijn kinderen fietsen op de stoep naar school, omdat ik in deze korte periode al ontelbare veel keren bijna-ongelukken heb meegemaakt, heel veel agressie en nog meer momenten waarbij ik mijn hart vast houd voor de veiligheid. Ik als fietser vermijd deze weg en fiets tegenwoordig altijd om, omdat ik het niet veilig vind de weg te gebruiken. Als automobilist ondervind ik er alleen maar meer agressie omdat er moet worden gewacht achter fietsers. In de spits ontstaan alleen maar extra opstoppingen, waar vervolgens ook weer extra gevaarlijke situaties ontstaan omdat auto’s op bredere stukken met hoge snelheid fietsers gaan inhalen. Vervolgens komt het verkeer bij de volgende versmalling opnieuw in de knel. Deze aanpassing is echt een aanslag op de veiligheid van fietsers en in het bijzonder de veiligheid van onze fietsende kinderen! Een leek ziet in dat de fietsers op deze weg zijn overgeleverd aan het geduld, fatsoen en genade van de automobilist. Als fietser word je gedwongen jezelf in te zetten als menselijk schild om je kinderen te beschermen. Ik hoop echt dat de gemeente tot inkeer komt en zijn gigantische blunder die deze weg is geworden zal inzien. Mijn zeer duidelijke wens: pas deze weg aan naar een weg met een gescheiden fietspad voor er echte ongelukken gaan gebeuren!!

241. Mogelijk nog een extra bord om de snelheid te beperken. Een stuk voor de schoolzone plaatsen

242. Onze kinderen fietsen dagelijks over de Ridder van Catsweg naar school. Zelf fietsen we ook geregeld mee en om andere redenen fietsen we ook vaak over de weg. Ik vind de situaties die ontstaan zo gevaarlijk. Als fietser naar de 'fietsweg' gaan, voelt onveilig, zeker als het wat donker/schemerig is. Auto's rijden onverantwoord hard, soms om net eerder dan een fietser de fietsweg te bereiken. Automobilisten halen in. Je voelt ze ongeduldig worden achter je als je met een kleuter fiets. Vandaag zag ik een willekeurig kind een auto in gaan halen, (die auto reed netjes langzaam). Het gaat vaak maar net goed allemaal. Ik vraag me af waarom er zo'n brede groenstrook is gemaakt in plaats van een fietspad. Ik ben erg blij met deze enquête (ik voelde al steeds de aandrang ergens te kunnen vertellen dat dit eigenlijk niet kan zoals het nu is...) en ik hoop dat de gemeente Gouda echt wat aan de situatie gaat veranderen.

243. Mn informatie geven over gebruik middenberm. Nb. We waren sceptisch over de nieuwe inrichting maar zijn erg tevreden over het resultaat!

244. Plantenbakken op de middenberm

245. Op de Bloemendaalseweg rijdt de jeugd met 10 naast elkaar. (Volgende project om de sloot daar te dempen, of krijgen we dan weer een Brugweg-drama??) Ouderen komen vanuit Gouda Noord met goed fatsoen niet meer in Waddinxveen!! (En is ook mijn ervaring, ik ben een beperkte jonge senior.) Ik hoop dat deze zoveelste regelrechte klacht nu wel een keer goed ingenomen wordt en ter harte dat er wat wordt aan gedaan, zonder 5 keer het Huis van de Stad te hoeven bellen/het College schrijven, en 10 keer te worden doorverbonden na even zovele keren mijn verhaal doen. Ik ben ook een keer het water ingereden door botsing met de jeugd, ook deze jongen: meer aandacht voor telefoon op de fiets dan voor het verkeer!! Dat is in een auto strafbaar, terecht op de fiets ook!! Zelf als jongere, en dat is ruim 30 jaar geleden, ben ik op diezelfde hoek bij de Ridderslag een keer onderuit gegaan en het is daar levensgevaarlijk, vooral in het donker ook. Ik heb trouwens een kwartier erover gedaan dit in te vullen.

246. Verminder verkeer rondom de zone: geef school Al Qalamen de mamoet een eigen toerit/afrit vanaf burgemeester van Reenensingel tot de parkeerplaats, zorg voor een veilige looproute/oversteek calslaan/kesperstraat/scholenpad nu gevaarlijk en onoverzichtelijk, verbeter de herkenbaarheid van overgang van de zone naar gescheiden fietspad, herstel de gescheiden fietsstrook, maak afspraken met parkeren op calslaan met verbouwers KPN gebouw, handhaaf tegen parkeren op de stoep van ouders bij halen /brengen, verminder snelheid in de bocht bij de caroussel, haal het bord ‘losliggende tegels’ naast de zone en leg ze vast/pleeg onderhoud voor veiligheidsverbetering ipv aansprakelijkheids management.

247. Auto’s rijden veel te hard!! Er wordt nooit voorrang gegeven bij het zebrapad. Auto’s halen fietsers in wat absoluut niet veilig is, zeker met kinderen niet. Als een kind een kleine slinger aan zijn stuur geeft ligt hij direct onder een auto omdat ze niet kunnen uitwijken. Zoon 8 jaar durft niet meer via de plaswijckweg naar school omdat hij zich opgejaagd voelt door de auto’s die hem willen passeren. Auto’s komen dan heel dicht langs en dat vindt hij heel spannend. Daardoor fietst hij nu helemaal buitenom. Dit probleem was er niet in de oude situatie. Het is wachten totdat het een keer echt fout gaat!! Het had beter geweest al deze moeite en geld te hebben bespaard en er vanaf het stoplicht bij de van Reenensingel tot voorbij de bovenbouw van de Cirkel 30 km zone en een paar flitspalen neer te zetten!

248. Drempels veel drempels ze vinden het een sport om hard te rijden vanaf jumbo maar ook vanaf de ballon, vandaar ook dat het een paar dagen geleden weer mis ging op de plaswijckweg een auto te water. Ga maar eens een week terhoogte van de rotonde staan zonder gezien te worden, auto's komen los van de weg sims zo hard word er gereden vooral tussen 20.00 en 5.00

249. Afschaffen wat een achterlijkheid, totaal onveilig geworden. Mijn kinderen gaan absoluut niet naar een school in deze zone op deze manier. Kansloze oplossing weer met een stuk schijnveiligheid door de gemeente. Duidelijk weer een plan van iemand die een theoretische opleiding heeft gehad….. Bedankt voor het wederom onnodig aanpassen van een werkend systeem. Mvg teleurgestelde bewoner van Plaswijck.

250. Zorg ervoor dat de middenstrook NIET meer gebruikt mag en kan worden door het verkeer. Maak daarbij de weg 'gezelliger' en aantrekkelijker door er planten(bakken) en/of gras te laten groeien.

251. De regels die hier worden gegeven, die zouden gelden in de schoolzone zijn bijzonder dom gekozen. Als het bord zegt: Auto's achter fiets, waarom wordt dan hier gezegd dat auto's wel mogen inhalen. Wat ze gaan doen is zich langs de fiets proberen te wurmen, terwijl de weghelften nu zo smal zijn gemaakt dat dat bijzonder onveilig is. Hoezo mogen ze van de middenberm gebruik maken. Mogen ze ook van de stoep gebruik maken dan. Die middenberm is toch om te zorgen dat voetgangers veilig kunnen oversteken doordat ze een rustpunt midden in de weg hebben waar ze niet lastig worden gevallen. Dus zorg voor duidelijke belijning waarbij alle verkeer op het rode wegdeel moet blijven en auto's altijd achter de fietsen moeten blijven. Of geef de fietsers weer een normaal fietspad terug. Ik ben al een keer omver gereden door een auto die geen geduld had om op mij als fietser te wachten. Als automobilist blijf ik demonstratief op afstand achter een fietser rijden en dan voel ik de druk van andere auto's achter me, die vinden dat ik maar moet inhalen. Opgejaagd wild zijn we als fietser!

252. In theorie is het heel leuk dat auto's langzaam moeten en als ze niet in kunnen halen achter fietsers moeten blijven. In de praktijk proberen automobilisten vaak snel ervoor te duiken vlak voor de schoolzone begint, blijven zeer kort achter fietsers hangen, of halen toch in waar het niet past.

253. Ik woon aan het begin van de Calslaan tegenover de Caroussel. Voor deze straat is het geen verbetering wat betreft veiligheid. De 30 kilometer borden zijn weggehaald omdat het duidelijk moest zijn dat dit ook voor deze weg geldt. Dat is het niet, en er wordt erg hard gereden door alle soorten verkeer en vooral door vrachtauto's en vuilnisauto's. De bocht bij de Caroussel is erg druk en onoverzichtelijk.

254. vroeger was het veiliger

255. Inhalen verbieden /onmogelijk maken

256. Meteen weer verwijderen. Veel geld uitgegeven voor fietsers nog steeds onveilig. Beter aan verhoging van div wijken uitgeven.

257. Maak van de middenberm een groenstrook met hogere rand. Nu wordt er regelmatig, door auto’s, gebruik gemaakt van de middenstrook om fietsers toch te passeren.

258. graag bij alle scholen

259. 15 km zone ipv 30 Bij scholen duidelijkheid schepen over voetgangers. In weekend ed. Geen schoolgang, misschien dan andere snelheden. Mix tussen fietsers en autos vind ik gevaarlijk. Beter een soort woonerf creeren ipv dit gerommel. En regenboogzebras staat niet in de wegenverordeningen : wel het zwart/witte.

260. Op de plek waar de fietser de weg opkomt, dit graag aangeven via lijn op de weg zodat de AUTO hier overeen moet rijden. Op de locatie bij Groene Eiland is dit precies andersom.

261. Maak de plaswijckweg vanaf de van Reenensingel gelijk 30 km. De Blommensteinsingel is ook al 30 km, dan wordt de oversteek daarheen ook veiliger.

262. Zone langer maken. Snelheid auto's controleren. Middenberm hoger/anders en de strook mogelijk langer maken

263. direct afbreken en iets bedenken dat ook juridisch voldoet. Nu wordt de suggestie gewekt dat de doorgaande weg overgaat in een fietspad zonder dat dit juridisch wordt ondersteund. Een rode toplaag is niet automatisch een fietspad! Ik weet niet wie deze oplossing bedacht heeft maar die vertrouwd zijn eigen ontwerp niet. Anders was het zebrapad anders en m.n. beter vormgegeven. Bij een goed ontwerp heb je geen zebra nodig!

264. Verhoog of voorzie middenstuk van obstakels Snelheidscontroles op plaswijkweg Geluidsoverlast bij heuvels of drempels aanpakken Nu rijden auto's nog meer rakelings langs fietsers wat beslist ongelukken zal gaan opleveren, vooral bij het begin en aan het eind als ze niet kunnen passeren, verleng tot het stoplicht en overgang naar ander school deze zone

265. Ik wist niet dat je mocht inhalen als automobilist als dat veilig kon. De borden suggereren anders. Andere borden plaatsen? Ik voel me als fietser opgejaagd, een aparte rijbaan voor fietsers zou duidelijker zijn, zeker als er een verhoogde rijbaan scheiding zou zijn.

266. Verbiedt auto's om in te halen. Ze rijden soms plotseling en met een noodgang langs de fietsers. Zorg voor verlichting/reflexering van het middenstuk. Het middenstuk is hier en daar ook veel te breed, wat de weg onnodig smal maakt.

267. Inhalen over de middenstrook onmogelijk maken. Dit leidt tot onveilige situaties. Absoluut verbod voor autos om fietsers in te halen

268. Veel kinderen fietsen naar school. De schoolzone bij de carrousel is onveiliger geworden vanwege de verwijdering van het losliggende fietspad en de plotselinge overgang van fietsers van fietspad naar weg en andersom. Dit is een onbegrijpelijke aanpassing. Voor kruisend wegverkeer is de situatie verbeterd. Had ook opgelost kunnen worden door alleen de 30km zone in kleurgebruik op de weg in te stellen.

269. Als bestuurder en fietser zou ik er de voorkeur aan geven dat auto's en fietsen gescheiden blijven.

270. bij de oversteek zwenkgras-burglust wordt wel voldoende afstand tot fietsers gehouden en door de drempels ook langzaam gereden , was dus volgens mij een betere , veilige en goedkopere oplossing geweest !

271. Gescheiden wegen voor auto en fiets Op woonerf max 15km/uur snelheidsborden monteren!

272. Benadruk meer en eerder dat auto's achter de fietsers moeten blijven en dat de max. snelheid 30 is. Te veel auto's gaan harder als ze de kans hebben en proberen in te halen. Als een fietser rechts houdt is de situatie onveiliger dan voorheen. Auto's, ook busjes, gaan dan rakelings inhalen. Voor fietsers die alleen zijn is het helaas noodzakelijk in het midden van de strook te gaan rijden.

273. maak gescheiden fietspaden, waar auto's minder hard moeten rijden gebruik kinderkopjes. Als fietser vind ik deze situatie heel bedreigend

274. fietspaden terug

275. De ontwikkeling van de schoolzones kwam voor mij als een best ingrijpende maar volstrekt onaangekondigde ingreep. Communicatie had beter gekund. Daarnaast is de planning voor de ingreep volgens mijn navraag bij de werklui wel twee maanden uitgelopen. Al die tijd had de Calslaan een sterk beperkte bereikbaarheid. Ik zou graag een betere projectbeheersing wensen vanuit de gemeente

276. De middenstrook wordt door automobilisten te snel en te gemakkelijk gebruikt. Daarbij verhogen ze hun snelheid gevaarlijk. Dit maakt het oversteken alsnog gevaarlijk

277. Zie mn vorige opmerking. Er is ruimte genoeg voor een afgescheiden fietspad + groenstrook (ipv kleurig asfalt). En max 30km invoeren (ps ik ben een fervent automobilist). Verder vind ik de lege stadsbussen een doorn in het oog. Ze kosten een hoop geld, zijn vervuilend en een gevaar voor fietsende kinderen. Terwijl het max 30 mins lopen en 13 mins fietsen is naar het station

278. De genoemde regels zijn onvoldoende kenbaar. Wat het nog erger maakt is dat de genoemde verkeersregels op zich zelf al levensgevaarlijk zijn. Het gevaar van de verkeerszone zit hem daardoor zelfs meer in de genoemde regels dan in gebouwde verkeerszone zelf. Eerlijk gezegd gingen veel van mijn buurtgenoten en ikzelf er van uit dat het inhalen van fietsers door auto's in de verkeerszone niet was toegestaan. Ik schrik er dan ook enorm van dat het wel zou zijn toegestaan voor auto's om fietsers in de verkeerszone te mogen inhalen. Daar is helemaal geen ruimte voor. Fietsers worden zo tegen de hoge stoep aangedrukt. Daar heb ik al meerdere voorbeelden van gezien. Nu gaan veel automobilisten er gelukkig nog van uit dat inhalen niet is toegestaan. Als bekend wordt dat dit wel is toegestaan gaan we zo voorspel ik nog veel ongelukken zien. Waanzin!

279. Het is niet duidelijk wat precies de regels zijn mbt inhalen. Ik wist bv niet dat inhalen mag als dat veilig kan. Ik denk dat fietsers zich regelmatig opgejaagd voelen. Daarnaast heb ik al een paar keer gezien dat fietsers niet over hun schouder kijken voor ze de weg op gaan. Dit, in combinatie met ongeduldige automobilisten maakt de situatie gevaarlijk.

280. Ik denk dat niet iedere weggebruiker bekend is met de situatie van 'Auto te gast' - ik hoop dat met een dergelijke verandering alle partijen worden geïnformeerd. Is er bijvoorbeeld iemand de scholen gaan bezoeken om voorlichting te geven? De al eerder genoemde afbeelding op de weg is slecht zichtbaar voor automobilisten en zou mijn inziens beter door een verkeersbord kunnen worden vervangen.

281. Het voor automobilisten onmogelijk maken om in te halen, de gehele Plaswijckweg 30 km zone maken, fiets verkeersstroom volledig scheiden van de auto verkeersstroomstroom. Fietspad twee richting aan èèn zijde van de Plaswijckweg

282. Meer maatregelen om de snelheid eruit te halen. Duidelijkheid geven over wel of niet inhalen. De wegdelen zijn echt te smal om fietsers veilig in te halen.

283. Mij valt op dat motorrijders zich niet aan snelheid houder, soms niet eens aan het maximum van 50 en zeer veel lawaai maken.

284. Duidelijke oversteekpaden, fietspaden alleen voor fietsers en verkeerslichten

285. Duidelijkere borden ipv de gele borden met tekst. We kennen nog steeds analfabeten en de borden zouden iets tijdelijks kunnen suggereren. Meer borden waar max 30km per uur.

286. Dat er ingehaald mag worden is voor velen onbekend en geeft al veel meningsverschillen. Ik heb het gevoel dat nu fietsers worden opgeofferd om snelheid van auto's te beperken wat leidt tot jeugdigen die uitdagend gaan fietsen en auto's die vaak op onveilige wijze inhalen. Bijna wachten op het eerste ongeluk...

287. - Meer zichtbare politiecontrole, handhaving, en/of gele hesjes dragers op drukke momenten - Flitspaal of mobiele flitsers op onverwachte momenten gedurende de dag én incidenteel en soms noodzakelijk óók gedurende de nacht - Paal waarop Snelheidsaanduiding of de 'softe' Gezichtje duiding - Fietser wordt misbruikt om 30 km snelheid automobilist te bewerkstelligen Al met al, geen verbetering. Jammer, zoveel geld voor zo weinig rendement

288. Door ongeduldige bestuurders die lang moeten wachten terwijl ze achter fietsers aanrijden en resulterend gedrag is het onveiliger geworden.

289. Het is enerzijds gedrag van de mensen zelf. Zelfs ouders zie die net hun eigen kind hebben afgezet rijden als gekken voorbij in hun auto. De verbouwing is geen stap vooruit, want het is onduidelijk en blijft onoverzichtelijk. Ik maak mij grote zorgen, het is wachten op het eerste (misschien wel dodelijke) ongeluk. Suggesties: middenberm hoger. Stoplichten (met flitspaal!) Zebrapaden hoger, zodat de auto's echt moeten remmen. Ik heb mijn kind al eens net op tijd weg kunnen trekken omdat een busje niet stopte bij het zebrapad. Harder optreden tegen snelheid overtredingen, vooral de busjes met personenvervoer rijden als gekken. Inhalen door auto's niet meer mogelijk maken. Dat wacht je maar 20 seconden of je gaat eerder of later van huis weg.

290. Separaat fietspad lijkt mij per definitie veiliger dan samen met auto's op 1 weg. Maar goed, misschien denk ik te simpel. Ik snap echt totáál niet waarom voor de maatregelen gekozen is. Echt niet. Ik ben zelf blij dat mijn zoon straks niet via die weg naar school gaat, maar via de Kesperstraat.

291. Absoluut, het is echt afschuwelijk onveilig. Ik durf als fietser niet meer over de zones te fietsen. Wij fietsen nu om of over de stoep. Mijn man is aangereden. Wij voelen ons vreselijk onveilig. Ik hoop jullie het idee van "het is even wennen" loslaten. Hier is niet aan te wennen het is gewoon volledig verkeerd ontworpen. Hier kan niet mee gewerkt worden. Graag opnieuw veilig inrichten en fietsers niet als stootblokken gebruiken. Als de snelheid beperkt moet worden graag flitspaal/drempels of iets anders gebruiken maar niet dit. Wij zijn hier echt niet de enige in iedereen in onze omgeving vind het onveiliger en vermijd de zones.

292. aparte fietspaden

293. Doe de hele ridder van Catsweg. Nu us zo gevaarlijk dat fietser ineens op de weg komen. Hogere middenberm, zodat auto's daar niet overheen gaan om in te halen. Hogere verkeersdrempels zodat automobilisten hun snelheid aanpassen. (drempels zoals op het parkeerdek bij winkelcentrum Bloemendaal)

294. Meer controle op te hard rijden en inhalende autos. Met name de pakketbezorgers en klusjesmensen

295. Inhaal mogelijkheid over middenberm is denk onvoldoende bekend. Gevolg onnodig (dicht) achter fietser blijven. Geeft fietser wellicht onveilig gevoel.

296. Terug naar een eigen fietspad voor de fietser. Een afscheiding tussen fietspad en rijban zou voor het hele fietspad langs de Plaswijckweg een oplossing zijn. Zet vooral veel flitspalen neer om hardrijdende automobilisten aan te pakken.

297. Alles terug naar zoals het was want nu is het levensgevaarlijk voor fietsers. Ik ben zelf al 2 maal van mij fiets gereden en ik ben echt niet de enige. Je trekt als fietser altijd aan het korte eind. Op de schoolzones wordt het merendeel van de tijd harder dan 50 km/uur gereden i.p.v. 30. En dan zwijg ik maar over de snelheid op de rest van de Plaswijckweg. Ik heb al diverse klachten over de schoolzones ingediend maar dat wordt allemaal weggewuifd door de heren van de gemeente Gouda. Men moet er aan wennen zeggen ze. Het heeft niets met wennen te maken want het is gewoon aso gedrag van de automobilisten inclusief de bussen en gemeente wagens.

298. Gebruik normale verkeersregels en borden. Auto te gast is geen verkeersregel. Zeg dan 15 km uur of stapvoets rijden. Zelfs in deze enquete worden de regels uitgelegd. Dat is funest en gaat dus nooit werken.

299. Veel auto's houden zich aan de regels maar helaas zijn er altijd een paar die gevaarlijk inhalen en te hard rijden. Een apart fietspad met verhoging tussen fietspad en weg is veel veiliger. Met name als je met kinderen fietst.

300. Niet perse voor de schoolzone bij de Ridderslag, maar wel net erbuiten. Oversteken als voetganger van Het tuincentrum, over de Bloemendaalseweg naar het trotoir voor de school is een crime. Er zijn geen zebrapaden en heel veel fietsers in alle mogelijke richtingen die kriskras door elkaar fietsen en geen rekening houden met de regel "rechtdoorgaand heeft voorrang" bij voetgangers.

301. Flitspalen plaatsen, want veel automobilisten hebben echt geen boodschap aan 30 km/u. De ergste zijn werkbusjes en het OV van Connexion en Arriva. LED wegdekverlichting bij het zebrapad of verlichting bij het zebrapad. Zelf gebruik ik, wanneer het zicht slecht is door weersomstandigheden of wanneer het donker is, de zaklamp van mijn telefoon om duidelijk zichtbaar te maken dat er iemand loopt. Fietsers in zijn algemeenheid aanpakken. Ze voelen zich al de koning te rijk en in de fietszone is dat nog erger! De meeste fietsers doen maar gewoon iets. Ongeacht wat voor verkeersdeelnemer ik op dat moment zelf ben. Ze hebben ook geen respect voor het zebrapad.

302. Bij de zebra pas rijden auto’s je gewoon voorbij dat is te gevaarlijk