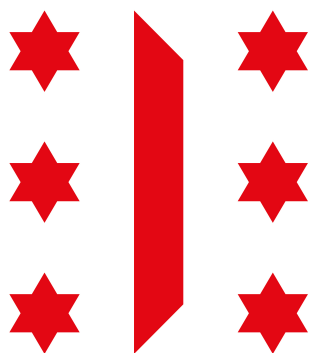


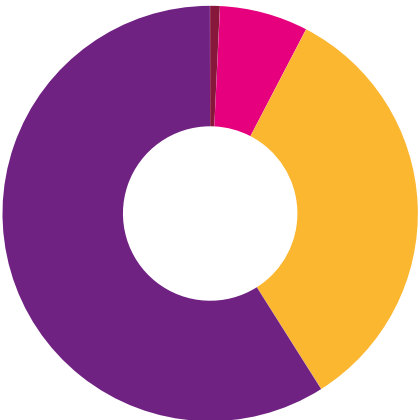


Gemeente Gouda

Evaluatie schoolzones AUTO OF BUSJE

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

AUTO OF BUSJE



Observaties

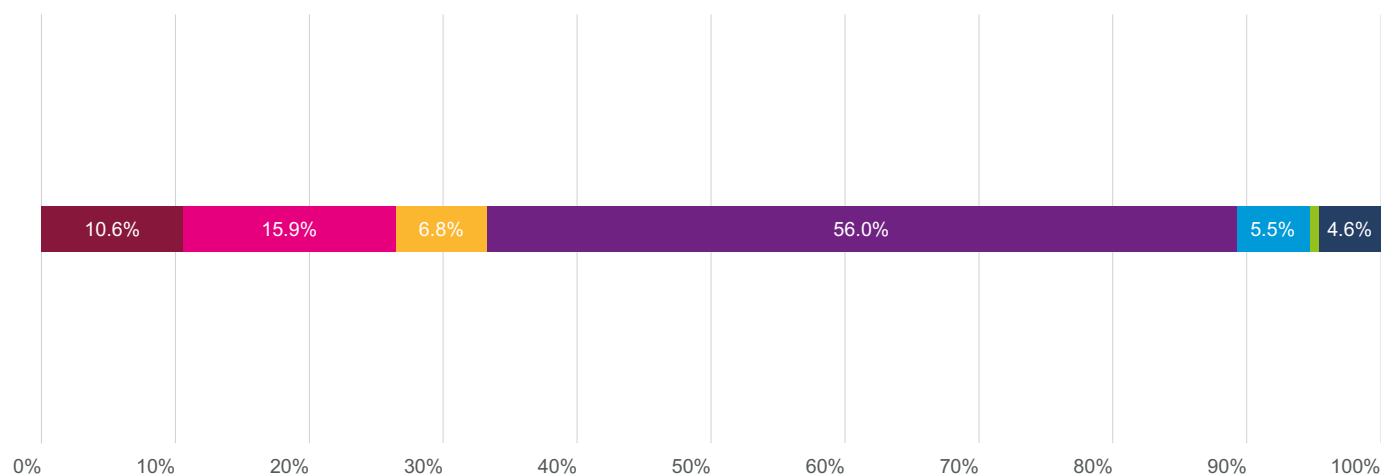
Totaal

- Nooit
- Soms
- Regelmatig
- Elke dag

1,058
0.8%
6.9%
33.4%
59.0%

Vindt u dat de verkeersveiligheid in de schoolzones is verbeterd?

AUTO OF BUSJE



Observaties

Totaal

1,058

Ja, de veiligheid is heel erg verbeterd	10.6%
Ja, de veiligheid is een beetje verbeterd	15.9%
Nee, de veiligheid is niet verbeterd (het is hetzelfde gebleven)	6.8%
Nee, het is juist onveiliger geworden	56.0%
Het is nog te vroeg om een oordeel te geven	5.5%
Geen mening	0.7%
Anders, namelijk:	4.6%

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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

AUTO OF BUSJE



Observaties

Totaal

49

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

AUTO OF BUSJE



Observaties

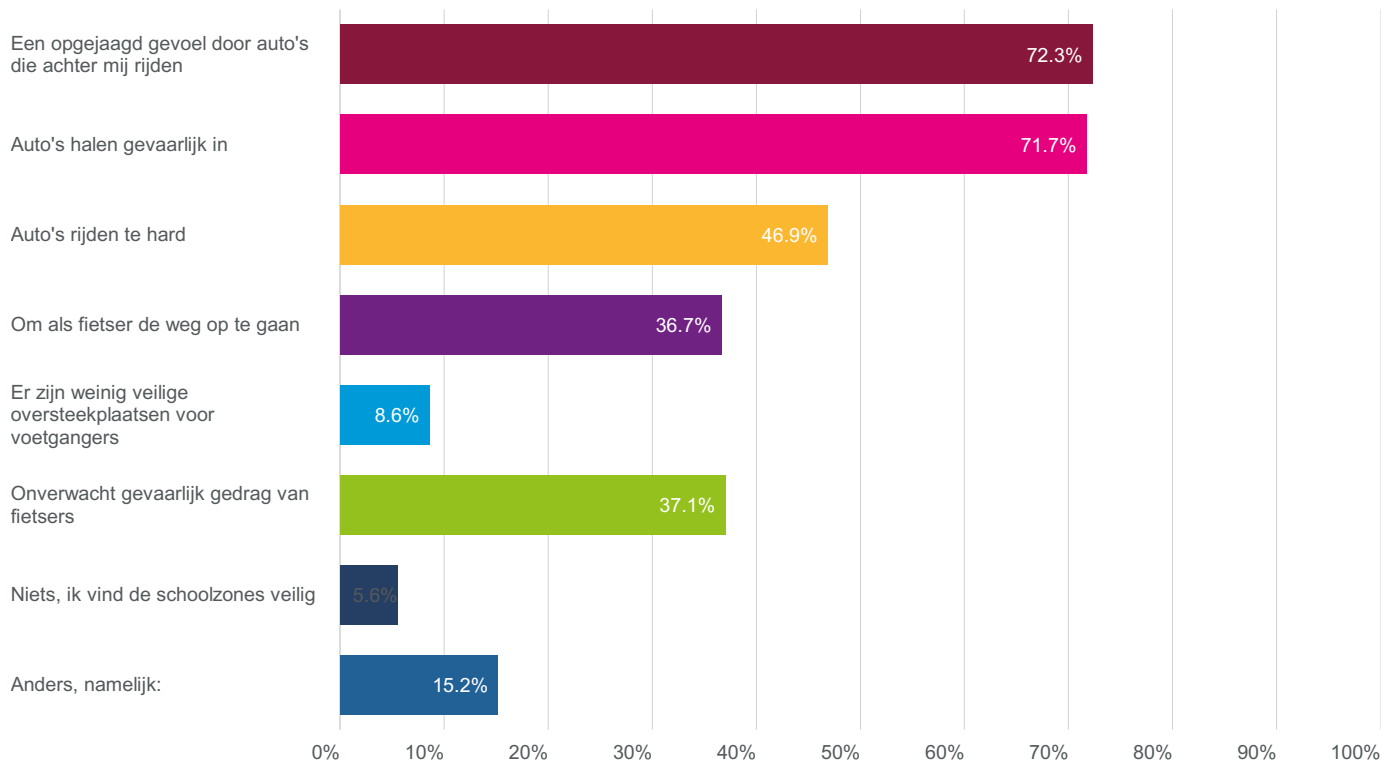
Totaal

1,058

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

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

AUTO OF BUSJE



Observaties

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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

AUTO OF BUSJE



Observaties

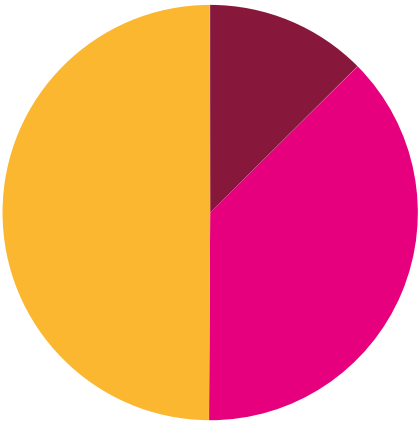
Totaal

161

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.

AUTO OF BUSJE



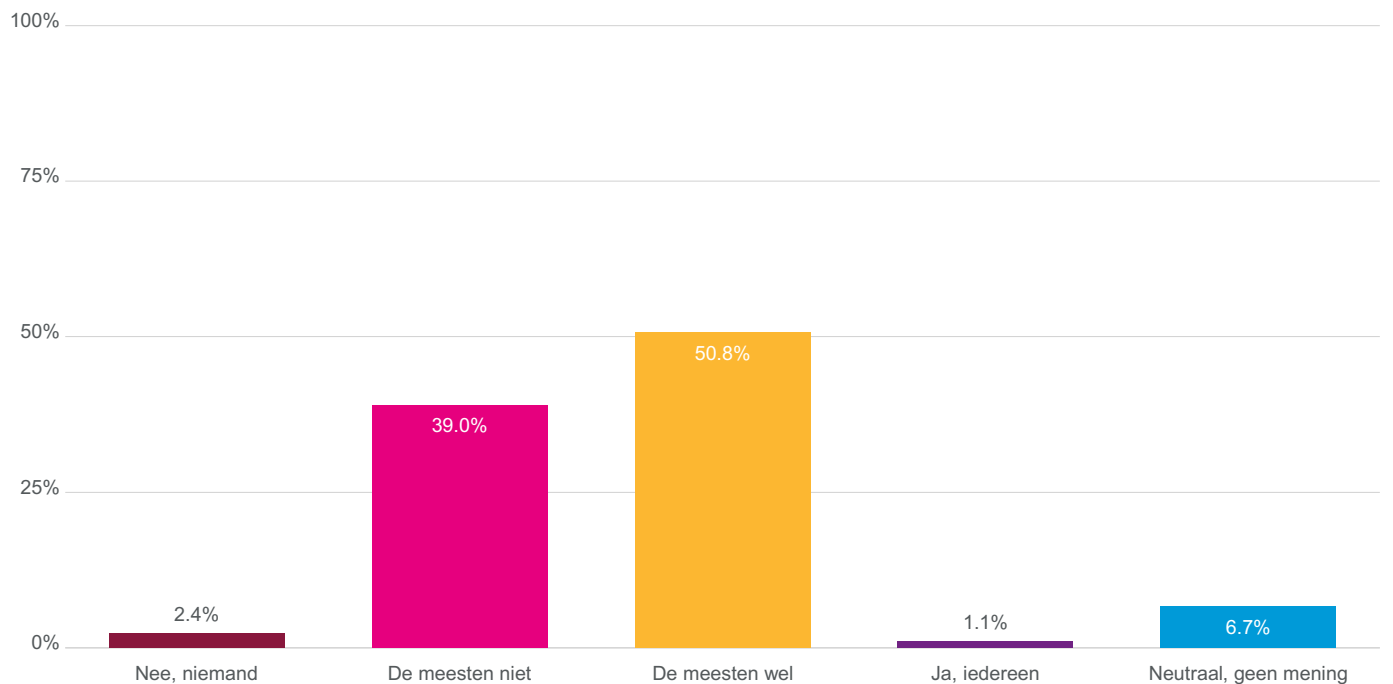
Observaties

Totaal

Nee	1,058	12.6%
Deels		37.5%
Ja		49.9%

Houden weggebruikers zich aan deze verkeersregels?

AUTO OF BUSJE



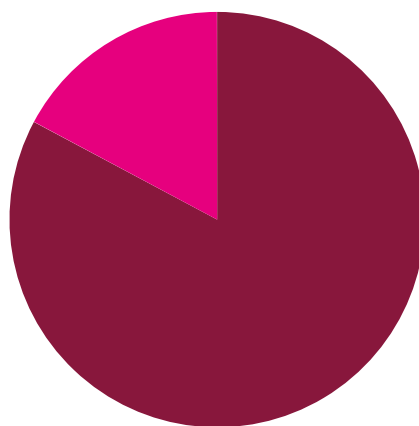
Observaties

Totaal

1,058

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

LOPEND



Observaties

Totaal

1,058

● Nee

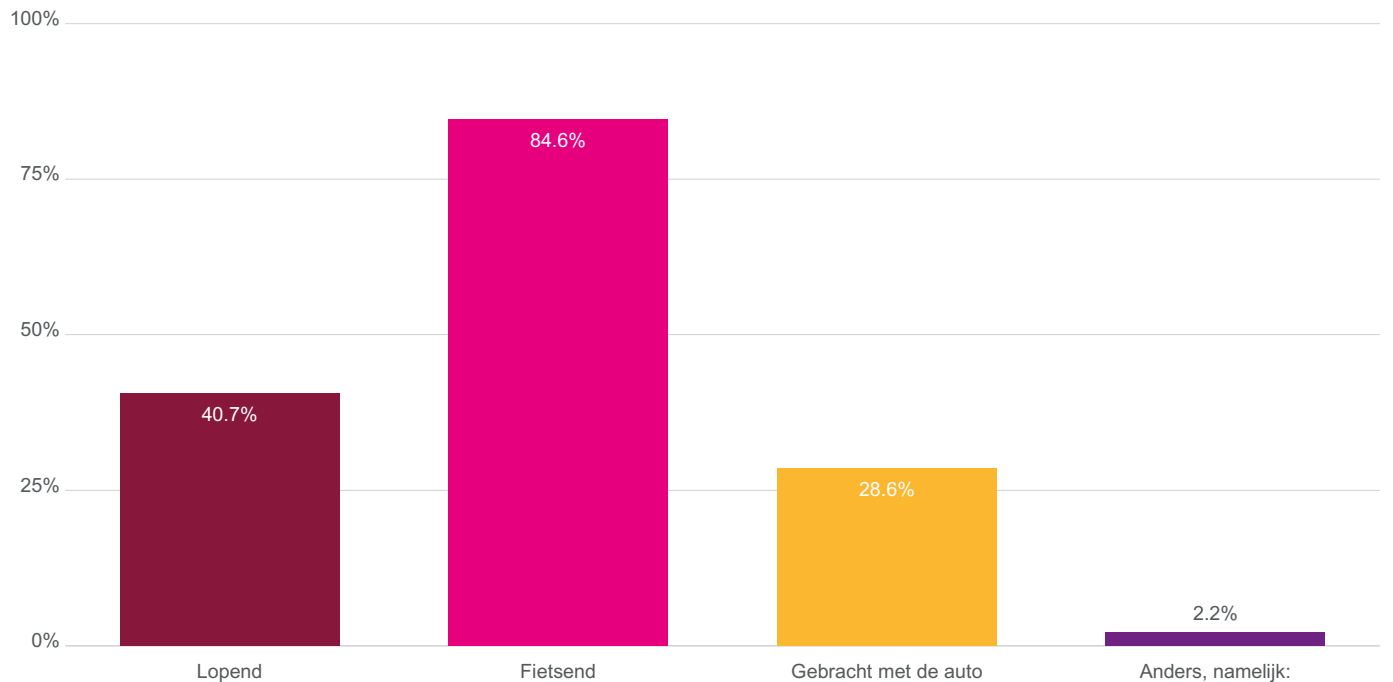
82.8%

● Ja

17.2%

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

AUTO OF BUSJE



Observaties

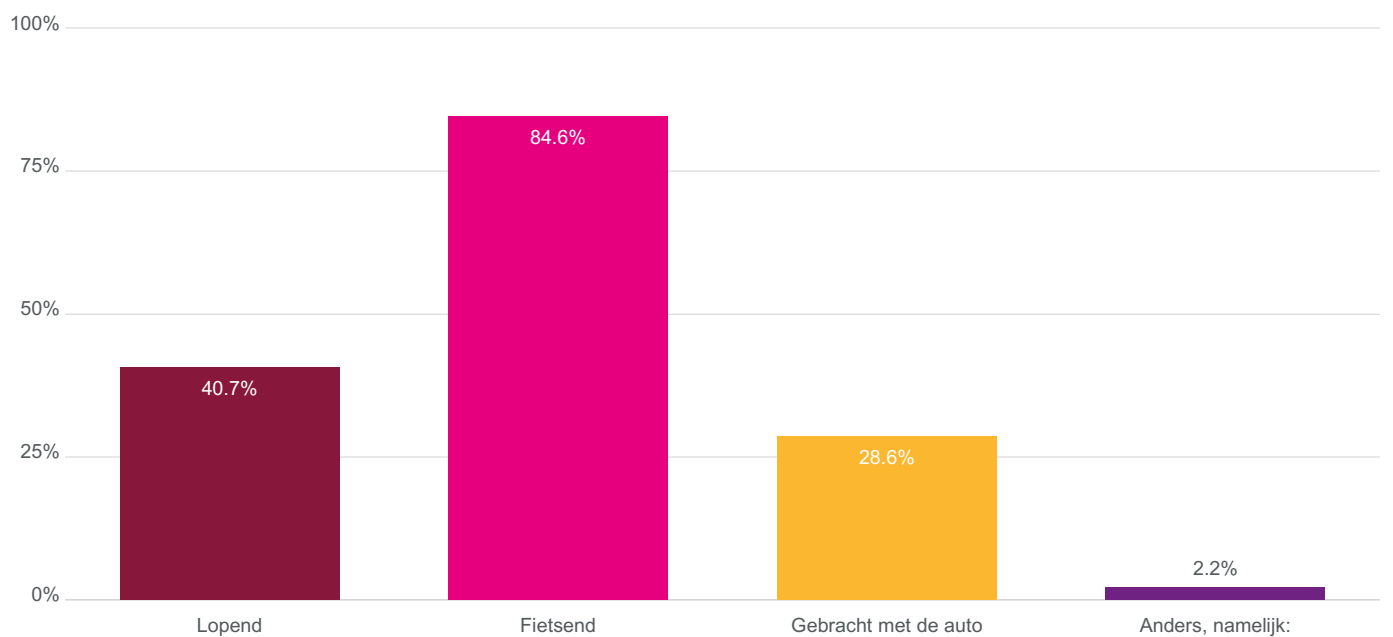
Totaal

182

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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

AUTO OF BUSJE



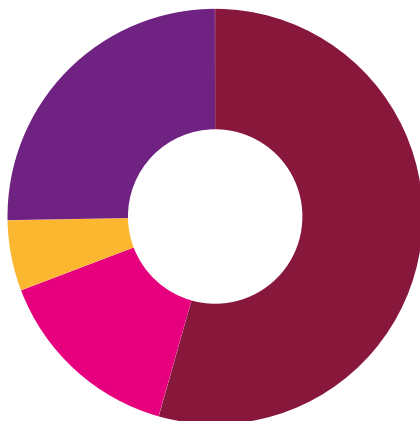
Observaties

Totaal

182

Vinden uw kinderen dat de schoolzones veiliger zijn geworden?

AUTO OF BUSJE



Observaties

Totaal

182

● Nee

54.4%

● Iets veiliger

14.8%

● Ja

5.5%

● Neutraal, geen mening

25.3%

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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

AUTO OF BUSJE



Observaties

Totaal

1,058

Open antwoorden

Evaluatie schoolzones AUTO OF BUSJE

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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

AUTO OF BUSJE

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. Als de automobilist zich aan de verkeersregels houdt, is die zeker verbeterd
3. Niet helemaal duidelijk wat wel/niet mag op bijvoorbeeld de middenstrook. Als er wel fietsers ingehaald mogen worden, dan zie ik geen verschil qua veiligheid. Ik denk bij vaste regel om achter fietsers te blijven dan er getoetst kan worden of situatie veiliger is geworden.
4. Voedgangers ja, fietsers sterk achteruitgegaan.
5. Fietsers gaan nu opzettelijk in het midden van de weg rijden. Fietsers voelen zich gepusht. De wegraces van Marokkaanse jongeren is een stuk minder geworden. Het was gebruikelijk om een zo snel mogelijke ronde om het winkelcentrum te maken, soms zelfs met 2 auto's naast elkaar
6. Voor de schoolkinderen is de veiligheid zeker verbeterd, maar als fietser voel ik mij nu minder veilig. De relatief kwetsbare fietsers worden nu als verkeersmaatregel ingezet en er zijn helaas nogal wat automobilisten, die niet achter fietsers willen blijven rijden.
7. Wij komen te weinig over de schoolzones om een goed oordeel te geven en zullen dan ook de enquête op dit moment niet verder invullen. Maar toch hartelijk voor de uitnodiging.
8. 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.
9. Per saldo is het 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'.
10. Voor de (oudere) fietser is het onveiliger geworden. Het is 7*24 onveiligheid van fietser t.o.v. 4x per dag voor schoolkinderen. Waarom wordt de ene groep ingeruild voor de andere, qua (on)veiligheid? En er zoveel geld uitgegeven voor gedrag van te hard rijdende auto's? Dat gedrag wordt zo niet aangepakt 4x per dag handhaven levert veiligheid op.
11. 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.
12. In sommige opzichten verbeterd, in andere opzichten verslechterd.
13. Levensgevaarlijk
14. Als jullie bedoelen met die stukken waar je achter fietsers moet rijden dan zeg ik nee, want dit is vragen om ongelukken.
15. Als fietser voel ik mij vaak opgejaagd als er een auto achter mij rijdt
16. Situatie is levensgevaarlijk geworden. Fietsers worden gebruikt om snelheid auto's af te remmen wat asociaal is.
17. Er wordt door fietsers vooral als ze alleen rijden gedacht dat men midden op de weg moet gaan rijden wat voor achteropkomende auto's veel irritatie opwekt. Hierdoor komt de veiligheid wel in het geding want de automobilist gaat geforceerd inhalen.
18. Ik denk dat de opzet met zebra-padden, 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 gevaarlijke situaties. Deze heb ik zelf aan de lijve ondervonden. Een grote groep auto's tonen zich geduldig en blijven achter de fietsers. Als dat gebeurt voelt het heel veilig.
19. Voor fietsers is de verkeersveiligheid verslechterd: auto's rijden vaak harder dan 30 km en ik ben op de fiets regelmatig afgesneden door een snel inhalende auto vlak voor de zone. Bovendien dacht ik gezien de borden en signaal op de weg dat auto's fietsers niet mogen inhalen. De breedte van de zone's verschilt nogal. Het geeft onduidelijkheid.
20. Sommige zones zijn wel erg lang
21. Zolang je je snelheid aanpast en achter eventuele fietsers blijft, is het een verbetering. Wel bij alle schoolzones duidelijke borden met inhaalverbod!
22. Veiligheid is wel iets verbeterd, maar het is uiterst merkwaardig dat halverwege de Ridder van Catsweg de weg van schoolzone verandert naar gewone weg (en andersom). Voor de duidelijkheid lijkt het beter om het gehele stuk Ridder van Catsweg, vanaf kruising Burg. van Reenensingel tot aan kruising met Bloemendaalseweg, te bestempelen als schoolzone.
23. Overdag lijken de meeste automobilisten hun snelheid te matigen, maar buiten schooltijden moet je al fietser extra oppassen. Sowieso wordt het eerste slachtoffer toch geschept door een van de uitzonderingen die koste wat kost met boven de 50 door wil.
24. Veel veiliger voor overstekende schoolkinderen, maar minder voor fietsers

- 25.** 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.
- 26.** T is niet fijn om daar te fietsen met auto's achter je aan t opjagen dat je harder moet fietsen Of ze gaan over t middenstuk je voorbij
- 27.** 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
- 28.** je ziet dat een aantal fietsers erg onzeker worden wanneer je achter ze blijft rijden. Gaan achterom kijken en slingeren daarbij wat mijn inziens de verkeersveiligheid niet verbetert. In de brief staat dat je mag passeren/inhalen wanneer het veilig is terwijl de bebording aangeeft dat je achter de fietser moet blijven.
- 29.** Lastig om te bepalen: Als automobilisten zich aan de regels houden, is het veiliger geworden. De ongeduldigheid en daarmee snelheid die automobilisten zich aanmeten op dit stukje wegdek maakt het onveilig. Als zij het rij gedrag niet aanpassen blijft het net zo onveilig als voorheen.
- 30.** Door ervoor te kiezen de fietsers als verkeersvertragend middel in te zetten is het zolang de auto's achter de fietsers blijven veiliger voor de fietsers. De fietsers wanen zich onaantastbaar. Met 2 of 3 naast elkaar midden op de weg maakt niet uit. Auto's zijn immers te gast. Die perceptie van onaantastbaarheid blijft met name bij fietsers van middelbareschool leeftijd niet beperkt tot deze school zone. Het is ook verwarrend dat je op de ene plek voorrang hebt maar zo gauw de schoolzone voorbij is auto's weer met 50 km p/u langs je heen rijden. Ook als je nog steeds met zijn 2en naast elkaar fietst. Daarmee is het in schoolzone veilig maar net daarbuiten aanzienlijk onveiliger. De situaties bij het Vlot (in noordelijk richting) en de Vrije school hebben mijn inzien een ander probleem. Voorheen was het fietspad hier gescheiden van de rijbaan doordat het fietspad op trottoir niveau lag. Nu komen de fietsers waar de schoolzone begint de rijbaan op. Op het wegdek is daar geen enkele aanduiding van. Precies op de plek waar auto's nog geen 30 km rijden maar aan het vertragen zijn. Ik ben benieuwd hoeveel ongelukken er de afgelopen jaren gebeurd zijn op de plekken waar nu de schoolzones zijn. Wat hebben de aanpassingen gekost op die 3 plekken. Ik heb niet het idee dat het allemaal veel veiliger geworden is. Het komt altijd neer op het gedrag van mensen. Ja, de auto's rijden langzamer maar fietsers en voetgangers wanen zich onaantastbaar en eigenaar van de schoolzone.
- 31.** Het is voor fietsers op de doorgaande weg minder veilig geworden, voor overstekende schoolkinderen veiliger
- 32.** Als fietser was het veiliger. Schoolzone is leuk bedacht, maar is maar 2 uur per dag druk maximaal en voor de rest is het algemeen gebruik. Iedereen zowel auto, fiets en lopend moet je heel goed opletten.
- 33.** 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.
- 34.** De tijd zal het ons leren.
- 35.** 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
- 36.** Ik heb niet het idee dat het verschil maakt (geen schoolgaand kind). Niet helemaal duidelijk wat de bedoeling is omdat de borden zeggen " achter de fietser blijven' maar in de brief staat wel inhalen als het veilig is en de schuinaflopende stoepranden geven de mogelijkheid om een fietser in te halen. Ik zie geïrriteerde automobilisten maar ook fietsers die de stoep op gaan als ik achter hen blijf en daar verder fietsen als ik achter hen blijf en de straat weer opfietsen als de auto's voorbij zijn. Het valt mij wel op dat veel automobilisten hun snelheid aanpassen. Er werd voorheen veel harder gereden. Ik zag een fietser die dacht dat de hele weg van haar was en reed op het midden van de weg zodat er geen auto's konden passeren.
- 37.** Verbeterd voor kinderen maar niet voor fietsers
- 38.** Het is onduidelijk geworden
- 39.** Zolang auto's zich houden aan de regels is de veiligheid beter. Ik fiets rustiger en durf meer ruimte in te nemen dan voorheen. Echter heb ik op de fiets dagelijks last van bestuurders die kostte wat kost willen inhalen. Ze rijden dan over de middenberm heen of drukken je weg. Deze mensen maken de situatie erg onveilig, vooral wanneer op de fiets op pad met kleine kindjes.
- 40.** Voor de kinderen die oversteken lopend naar school lijkt mij de situatie veiliger geworden. Als fietser is het echt onveiliger geworden, sommige automobilisten zijn asociaal halen vlak naast je in, rijden harder dan 30 km. Sommige automobilisten zijn expres aan het gassen achter de fietser. Ik voel me zeer onveilig op de fiets in huidige situatie. De sticker op de grond auto's achter de fietser is te klein. In de Meern bestaat deze situatie ook en zijn de stickers op de grond vele malen groter. Je maakt het onduidelijk voor de automobilist door geen paaltjes in het midden te zetten, nu gaan ze half over de midden pad of nog erger het rode fietspad is te smal automobilist om met 30 km per uur langs een fietser te rijden. Deze brief maakt alles ook onduidelijk er staat een onduidelijk geel bord veel te ver van de weg auto's achter de fietsers en een veel te kleine sticker / afbeelding op de weg ; auto's achter de fietser, maar er wordt nu nu in deze brief aan auto's mogen wel inhalen als het kan. Het kan dus NIET met 30 km per uur of soms meer bij asociale automobilisten scheerlings langs een fietser rijden. Geef in de vergroening en duurzaamheid van het milieu de fietsers voorrang toez automobilisten!!!!
- 41.** Ja, de veiligheid is verbeterd.

42. 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 enquête. 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.
43. Ik kom er nog zo weinig, kan er geen mening over vormen
44. Wel verbeterd zolang de auto achter de fietser blijft, anders is een fietspad veiliger
45. 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
46. Het is onveilig voor fietsers.
47. 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.
48. Voor de ridder van catsweg zit 1 nadeel, als de fietsers van fietspad op de rijweg richting stad. Dat stukje is nog gevaarlijker
49. Zolang de automobilist zich aan de regels houden is het veiliger geworden, maar hebben nu vaak gezien dat dit niet het geval is en automobilisten de fietser passeren terwijl deze op de schoonzone rijdt

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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

AUTO OF BUSJE

- Verdrijvingsvlakken bij sommige oversteekplekken is onduidelijk of soms niet aanwezig. Dit maakte het in het begin voor mij als automobilist onduidelijk. Vooral voor verkeer dat niet vaak op deze schoolzone's rijdt lijkt me dat dit voor rare situaties kan zorgen.
- Auto's gaan stilstaan op de weg en andere weggebruikers gaan ze inhalen
- Fietsers hebben opgejaagd gevoel Stilstaande ouders die kinderen afzetten maken het nog onveiliger
- De rijweg is te breed zodat auto's toch gaan inhalen, soms rakelings. Het is onduidelijk waar die brede middenberm voor is. De tijdelijke gele borden moeten vervangen worden door soortgelijke borden als op de weg zijn geschilderd. Die zijn slecht zichtbaar, voor bij natte weg.
- Ongeduld van automobilisten.halen regelmatig fietsers in.dood eng
- Er fietsen ook kinderen die niet alles kunnen overzien. Een verkeerde inschatting kan al fataal zijn. U speelt in de nieuwe situaties met levens van mensen.
- als automobilist irriteert het mij dat je lange tijd achter een fiets moet blijven hangen. Zeker als ze onnodig sloom fietsen, met de telefoon in de hand. Dat kan in de hand werken dat je, zodra het maar even kan, extra je gaspedaal indrukt. Als fietser voel ik me onzeker of de automobilist doorheeft dat hij achter me moet blijven omdat het te smal is om in te halen. Zeker in de avond als het donker is. Daarom mijd ik de weg en fiets ik door de wijk.
- Het invoegen van de fietsers op de schoolzone is voor de automobilist veel te onverwacht. Er moet minstens 50 meter verschil komen dat de automobilist een stuk zachter moet gaan rijden, zodat hij de fietser kan laten voorgaan als deze op de schoolzone gaat rijden.
- De zwarte "klinkersrand" langs de zijkant van de rode banen zijn irritant. Als fietser voel je je enigszins verplicht om op die rand te gaan fietsen om zo veel mogelijk aan de kant te rijden. Liever dan gewoon rood glad asfalt tot tegen de trottoirband aan.
-
- zeker als er een fietser voor een auto rijdt, waarbij de fietser echt tergend langzaam gaat, en dat komt echt voor, is het voor de automobilist tenenkrommend rijden. gevolg is dat je als automobilist toch gaat inhalen, half op het donkere stuk. kan prima, maar volgens het bord moet je achter de fietsers blijven.
- Er is voor zowel fietsers als auto's onduidelijk hoe zich te gedragen, wat mag, wat mag niet. Ook parkeren auto's incidenteel op de middenberm.
- 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
- Auto's die te strak te dicht langs fietsers passeren
- U veroorzaakte tijdverspilling bij het veilig maken van de weg. Dit is een slechte situatie voor Nederland, waar tijd kostbaar is.
- Zelf rijd ik motor, ik rijd dagelijks over de schoolzone aan de Plaswijckweg. Geen idee wie zijn idee het was om midden op de weg een enorm vierkant vlak te maken waarin de schoolzone aangegeven wordt. Dit vlak ligt vlak voor/in een bocht en is spekglad met regen. Hierdoor ontstaat dus een zeer onveilige situatie.
- De fietsers met kinderen fietsen zo langzaam dat de motor van de auto bijna afslaat. Je krijgt heel veel irritatie bij de automobilisten omdat ze de fietser niet normaal kunnen passeren. Ik heb al veel irritaties/ruzie's op de weg gezien, wat in het verleden nooit was.
- Voor prikkelgevoelige mensen is het een heftige zone met veel kleuren en veel aanwijzingen.

19. Vanaf de kant van de school op de Ridder van Catsweg, is de situatie minder overzichtelijk geworden. Wanneer het fietspad begint, maakt de weg voor de andere gebruikers ineens een vreemde bocht. Vooral bij slecht weer en in het donker is dit oppassen. Er zijn auto's die vanaf het kruispunt nog even snel met hoge snelheid in gaan halen. Wanneer er bijv. een verkeersdrempel net na het stoplicht zou komen is wellicht te voorkomen.
20. Belijning vlak voor de schoolzone leidt je regelrecht de vluchtheuvel op. Aangezien de verlichting regelmatig uit is in de avond/nacht, rijden nietsvermoedende automobilisten hier rechtop met als gevolg dat ze gelanceerd worden.
21. je mag als automobilist inhalen, waardoor soms gevaarlijke situaties ontstaan als fietsers niet aan de kant fietsen. Voorheen was het veel veiliger!
22. 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
23. De weg is alleen maar smaller geworden voor dezelfde hoeveelheid verkeer. Als fietser voel ik me opgejaagd door autos die achter mij rijden en als automobilist zie ik vaak dat veel fietsers nu op de stoep gaan fietsen in plaats van op het fietspad. Hiervoor was het een prima weg, de ruimte werd optimaal benut. Nu loopt er een nutteloze strook niemandsland midden op de weg. Ik kan me echt niet voorstellen dat iemand bedenkt dat een weg op deze manier veiliger of overzichtelijker word. Daarnaast vind ik het heel zonde om geld van de gemeente aan dit sport zinloze projecten te verspillen.
24. Auto's rijden heel verschillend, de een netjes de ander half over de zwarte steentjes ,de ander dicht tegen de fietsers aan (gevaarlijk) geen structuur in het gebruik ervan , s avonds rijden ze harder als de toegestane 30 km !!!!
25. 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.
26. Fietsers zwakken over de weg, gaan oversteken over de "middenberm" auto's moeten over de "middenberm: als er weer fietsers stilstaan langs de weg. Dit alles is zoveel onveiliger dan een separaat fietspad waar hier gewoon de ruimte voor is.....
27. 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!!
28. Ik heb het gevoel dat ik als fietser wordt ingezet om de snelheid van auto's te beperken. Als een soort bewegend obstakel. In de oude situatie kwamen auto's harder langsrijden, maar voelde het een stuk veiliger omdat ze niet vlak achter of vlak langs me rijden.
29. 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 situatie)
30. Als er een moeder met kind fietst dan gaat dat niet snel auto's kunnen niet inhalen maar ik (op de fiets) de auto ook niet. Moet dan de hele schoolzone doorfietsen op 10 km per uur. Mijns inzien heeft deze operatie alleen maar verliezers opgeleverd. Gewoon aparte fietsstrook op de weg. Niks smaller maken. Bord 30 en flitspalen. Het had zo simpel kunnen zijn...
31. Fietsen ook veel bakfietsen die echt heel sloom fietsen en soms zelf stil gaan staan op de weg. Lukt uit tot irritatie van de auto bestuurder en gaat dan vanzelf onveilig in halen. Als er een groepje sloome fietsers fietst en je als auto achter zit en blijft. Komen er ook vaak andere fietsers die je willen in halen. Maar dat lukt dan ook niet en blijven de fietsen naast de auto hangen en dat is juist gevaarlijk voor als de auto of fiets net een fout maakt omdat kleine ruimte is en fietser en auto niet naast elkaar goed past.
32. Autos moeten achter fietsers blijven .bij inhalen nu nog dichter bij dan voorheen.verbied inhalen en maak de binnen verhoging hoger zodat autos die niet gebruiken.
33. Ye grote snelheids verschillen
34. slechte fietspaden. daaraan is onderhoud hard nodig. Tegels liggen schots en scheef en te ver uit elkaar. Ook het groen dat na het maaien op de paden blijft liggen is gevaarlijk
35. Het stimuleert fietsers om gevaarlijk gedrag te vertonen, met 3 of 4 naast elkaar te fietsen, zonder handen aan het stuur te fietsen en onvoorspelbaar gedrag te vertonen. Ik sta regelmatig doodsangsten uit. Het zou verstandig zijn als elke verkeersdeelnemer leert om voorzichtig te zijn. Een fietser voelt zich nu onkwetsbaar, maar is dat niet.
36. Overgang naar oorspronkelijke fiets pad op Ridder van Catsweg kan beter
37. Belachelijk en zeer gevaarlijk. Kijk eens naar de fietsers dag en nacht geen 99 procent zonder licht telefoon in de hand 99 procent slingeren en stunts 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
38. 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 situaties ontstaan omdat fietsers dan de auto in halen en dan ineens afslaan.
39. invoegen van fietsers zonder (achterom) te kijken
40. 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 ontstaan er onveilige situaties die je niet wil
41. Inrit Waterruit is gevaarlijk voor fietsers en auto's. Dit omdat (merendeel personeel van de scholen) er auto's worden geparkeerd waardoor afslaan naar de Waterruit gevaar is voor voetgangers, fietser en auto's
42. 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.
43. Sommige automobilisten geven vaart zodra ze dat denken te kunnen doen als ze de fietser uit de zone voorbij zijn

44. Oversteek bij de Cirkel is er onveilig door geworden. Na de passage van de aanpassingen nabij de plaswijkschool geven automobilisten gas en komen vervolgens bij de oversteek bij de Cirkel. Waarom deze ook niet identiek meegenomen in de aanpassingen?
45. Soms gaan kinderen uit angst plotseling de stoep op wat erg gevaarlijk is voor zowel het kind als de automobilist
46. Voorgaande antwoorden moet je lezen met 'het komt voor dat...' ervoor. De situatie laat meer auto's langzamer rijden en dat maakt normaal fietsgedrag van schoolgaande kinderen minder gevaarlijk.
47. Als ik als fietser rechts hou en als we samen zijn, achter elkaar gaan fietsen, kunnen automobilisten met 30 km p/h veilig passeren. Naast elkaar fietsen, soms ook op het midden, lukt vaak agressief inhaalgedrag uit. De zwarte klinkerstrook rechts op het fietspad, bij nat en donker weer voelt als fietser onveilig, en ga je meer linkser op de baan rijden.
48. Ouder fietst naast erg langzaam fietsend kind(je). Gevolg is een optocht van auto's en fietsen, scooters scheuren over voetpad en midden stuk het verkeer voorbij. Fietsers van links dreigen steeds vaker met voorrang nemen door kamikaze door te rijden. Wat een geldverspilling. Richting Reeuwijk moet snelverkeer al 10 minuten omrijden, is al niet wenselijk als plaswijkbewoner.
49. Appende fietsers Fietsers die auto's in halen
50. De fietser wordt nu als buffer gebruikt en dat maakt het onveilig misschien een idee om kinderen op weer eens te leren wat verkeer is en hoe je moet voorsorteren en niet op het laatste moment oversteken zodat een automobilist op tijd kan anticiperen
51. Voor mij is het onzeker of een auto je in wil halen als solo fietser.
52. De weg is nog steeds te breed waardoor automobilisten nog steeds langs de fietsers rijden. Ook vindt ik het kwalijk dat fietsers als rem middel worden gebruikt voor automobilisten. Veel automobilisten hebben volgens mij niet door dat zij te gast zijn op een fietspad, en snijden fietsers regelmatig af.
53. Fietser en auto's worden onnodig dicht op elkaar gedwongen. Lappendeken aan maatregelen en inrichting van de gehele zone. Eén van de belangrijkste doorgaande routes wordt verpest voor enkele minuten per dag.
54. Fietsers worden gebruikt als natuurlijke snelheidsbegrenzer, automobilisten zijn veelal ongeduldig en halen driftig in... mocht er een ongeluk gebeuren is de kans ten alle tijden groot dat de fietser jong of oud het er slecht vanaf brengt... dus dit concept brengt in mijn ogen een leuke theoretische oplossing maar de praktijk..... tja we gaan het zien... hopelijk niet ten koste van het ergste...
55. Te breed voor een fietsstraat, omdat het nog net mogelijk is om een fietser in te halen, maar dit maakt het onveilig.
56. De weg is gevaarlijk als het donker, regenachtig of mistig is. Door de versmallingen en hobbels moet je heel goed opletten.
57. 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
58. Auto's die fietsers toch inhalen via de zwarte middenstrook
59. In de auto achter een fietser blijvend, wordt de auto regelmatig ingehaald, waardoor voor de automobilist en de fietser een gevaarlijke situatie ontstaat.
60. Auto's gaan je net voor de schoolzones hard voorbij rijden om niet achter je te moeten blijven rijden. In de schoolzones komen de auto's hard uit de straten gereden om toch net voor je de weg op te kunnen rijden als aankomend fietser waardoor ik hard in de remmen moet. Auto's duwen je gewoon opzij om er langs te kunnen
61. Fietsers blijven opzettelijk in het midden rijden.
62. Veel kosten voor minimale verbetering.
63. Belachelijk besluit. Auto's te gast is juridisch niks waard. Fietsers fietsen in het midden van de weg, wat zorgt voor frustraties bij automobilisten.
64. Auto's proberen vlak voor de schoolzone in te halen en snijden mij als fietser. Automobilisten gebruiken de ruimtes bij een kruising om voorbij mij als fietser te racen wat zéér onveilige situaties oplevert. Dit heb ik als fietser al meermaals meegemaakt.
65. Er is te weinig ruimte voor auto's om veilig fietsers in te halen. Er zou een inhaalverbod voor auto's moeten gelden om fietsers te passeren
66. De weg is te smal geworden. Auto's kunnen fietsers niet veilig inhalen. Daardoor voel je je als fietser kwetsbaar. Sommige automobilisten doen het keurig, maar meerdere automobilisten scheuren langs je heen. Soms rijden ze over de middenberm of passeren je zo krap, dat je bijna uit je evenwicht raakt.
67. Vervelend om daar te fietsen Met me auto gaat t goed als ze niet te ongeduldig zijn de school bussen om toch te gaan inhalen
68. 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.
69. Door het gedrag van sommige automobilisten die inhalen over de middenstrook is de situatie er niet veiliger op geworden.
70. Bij de Ridder van Castweg moet ik als fiets nu wachten om linksaf te gaan de bloemendaalseweg op te gaan maar de auto's aan de andere kant wachten nu vaak op de fietsers dus er ontstaan nu gevaarlijke verkeersituaties
71. 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)
72. De versmalde zone is in mijn ogen te lang. Hierdoor worden (auto) bestuurders ongeduldig 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.

73. Doordat auto's daar minder hard kunnen rijden, geven ze gas als ze de zones en hobbels uit zijn. Richting de Lusten- en Werfen-buurt. Dat is een ware racebaan geworden. Zondagnacht 30 oktober is er weer een auto uit de bocht gevlogen. Meldingen naar de gemeente hebben geen zin, die verwijzen naar de politie. Hoezo? De gemeente gaat toch ook over veiligheid. Nu maakt de gemeente het bij de scholen veiliger maar juist verder in de straat onveiliger.

74. In de school-spits invoegen op de weg (vanuit een zijstraat) voor auto's is zeer onoverzichtelijk en daarmee onveilig. Daarbij ben je als verkeersdeelnemer zo gefocust op de wirwar van fietsers en auto's die daartussen hangen, dat de oversteekplaatsen voor voetgangers onvoldoende opvallen

75. 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 Prinsterersig. 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.

76. 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.

77. De hele Ridder van Catsweg is gevaar lijk naar winkelcentrum Bloemendaal wordt te hard gereden (Berlijnse kussen plaatsen in de weg om snelheid af te remmen.

78. helaas word er nog ingehaald door bepaalde mensen deze rijden dan over het middenvak

79. Jonge kinderen moeten begeleid worden tijdens het naar school rijden. Ouders kinderen moeten ook zelfstandig naar elders kunnen fietsen waar geen aanpassingen zijn van de weg. Dus deze bestrating heeft weinig zin.

80. Fietsers blijven op midden van de weg. Ook daar waar niet bedoeling is. Verkeerde gewoontes worden zo aangeleerd. . Auto's gaan dringen of halen in of geven extra gas vanuit irritatie waar t weer mag. Ruimte door voor veiligheid er was is weggehaald. Onbegrijpelijk.... reacties vanuit fietser én automobilist zijn allebei te begrijpen maar verkeerde regels worden aangeleerd zo

81. Er zou een apart fietspad moeten worden aangelegd. 30 km is prima voor automobilisten, maar 15 of soms 10 km is vragen om problemen.

82. 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.

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

84. Bord auto te gast weg halen slaat nergens op wekt de indruk dat fietsers alle recht hebben.

85. Agressieve automobilisten

86. Geen voetpad

87. -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 Plaswijckweg oversteken en daar fietsen, hij voelt zich minder veilig dan voorheen, dat lijkt me voor die doelgroep niet het beoogde effect van verkeersaanpassingen. - -

88. Degene die dit verzonnen heeft, is duidelijk nooit op de fiets te vinden. De huidige situatie is echt bizar. Een onnodig groot voetpad op de Ridder van Catsweg, met een onnodig grote groenstrook ernaast, een onnodig groot fietspad/rijbaan, en een verhoogde midden scheiding waar auto's alsnog overheen kunnen als ze willen inhalen. Als mijn kinderen nu naar school moeten fietsen voelt de situatie erg onveilig. Dit is zowel automobilistje pesten (niet echt fijn als je gauw naar het GHZ wilt vanaf de Plaswijck zijde bvb) als de schoolgaande fietsers het idee geven dat ze eigenlijk geen recht hebben op een ouderwets fietspad. Zeker gezien de overbodige ruimte voor luttele voetgangers en de met onkruid overwoekerde groenstrook ernaast, is het onbegrijpelijk dat hier groen licht voor gegeven is.

89. Voetgangers die zonder te kijken oversteken.

90. omdat autos nu nog inhalen is door de wegversmalling de situatie in mijn ogen onveiliger geworden

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

92. Bron van irritatie

93. de rozerood gekleurde verhoogde tussenstukken

- 94.** Aparte fietspad als voorheen was veiliger en was ruimte genoeg de fietspaden veiliger te maken met asfalt 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. Plaswijckweg na 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.
- 95.** Bij de start van de zone moeten fietsers en auto's ineens mengen. De aanduiding daarvan is niet helder: plakkaat op de weg is klein en er is geen vooraankondiging. Dit was al een bestaand probleem op andere plekken op de Plaswijckweg.
- 96.** 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.
- 97.** Fietsers worden gebruikt als middel om auto's af te remmen. Chauffeurs zijn ongeduldig, halen fietsers in en versnellen dan om de vertraging in te halen.
- 98.** 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.
- 99.** Fietsstraat hoort niet in een wijkontsluitingsweg. 30 km weg kan wel.
- 100.** 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.
- 101.** Je moet auto's niet pesten door dit te doen, maakt het alleen maar onveiliger. Geen doorstroming van het verkeer. Het was hiervoor veel beter geregeld. En ik fiets zelf 95%.
- 102.** Heel erg onoverzichtelijk
- 103.** Scooters willen rechts inhalen als je als automobilist achter een fietser blijft. Idem voor sommige elektrische fietsers. Gevaarlijk bij ingangen wijken!
- 104.** De weg is bewust smaller gemaakt, om de snelheid eruit te halen en zo het doel van veiligheid in het verkeer te behalen. Echter niet of nauwelijks met snelheidsbeperkingen, maar door auto's en fietsers op dezelfde baan te laten rijden, en dus door ruimte op de weg te beperken. Ik voel me met name als fietser een soort levend obstakel voor de auto achter me en dan geeft een onveilig gevoel. De fiets moet de auto dwingen rustig aan te doen, helaas werkt dat in de praktijk niet. De oude situatie, met volop ruimte op de weg en niet zo'n brede middenberm, gaf voldoende ruimte voor fietspad en autobaan naast elkaar, en werkte eigenlijk prima. Het aantal oversteekplaatsen/zebrapaden is op de beide locaties aan de Plaswijckweg niet aangepast, die zebrapaden waren er al, en daar moesten auto's altijd al voor stoppen. Dat (helaas) niet iedereen dat doet is een ander verhaal en eerder op te lossen met handhaving.
- 105.** 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.
- 106.** Het is werkelijk onbegrijpelijk hoe je als weldenkend mens zoiets kunt verzinnen. De gemarkeerde fiets stroken weghalen en de weg voor fietsers en auto's samenvoegen. Snapt u niet hoe de 2 kleinkinderen en ik me voel als we daar fietsen en er ongeduldige automobilisten achter je rijden?? Geld verspilling is het!! Ik wil ook nog kwijt dat de uitvoering chaotisch is verlopen met omleidingen door de wijk en wegafsluitingen die totaal niet noodzakelijk waren. Soms werd er dagen niets gedaan, onduidelijke wegbewijzing. Stoplichten die tijden op rood stonden en je uiteindelijk maar door het rode licht heen reed! Echt waardeloos! Ga voortaan eerst draagvlak halen in de wijk en baseer daar de plannen op en niet door iemand achter een bureau de plannen laten maken. Dom dom dom!!!!
- 107.** De aparte fietsstrook op de Plaswijckweg voelde veiliger en het aparte fietspad op Ridder van Catsweg was zeker veiliger.
- 108.** De verleiding om de fietsers als automobilist toch in te halen.
- 109.** De schoolzone is onnodig lang, een groot deel is helemaal niet bij een school. Dat nodigt ongeduld uit.
- 110.** 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
- 111.** Wordt ook geen rekening gehouden met scootmobiel rijders. Kon ik ook niet aangeven bij de vraag hoe ik deelneem aan het verkeer
- 112.** Een paar keer hebben we gemerkt dat auto's ongeduldig gaan toeteren als ze achter een fietser moeten blijven
- 113.** Als fietser vermijd ik deze zone het liefst
- 114.** Veel auto's halen je toch in met hoge snelheid. Auto's die achter je rijden, scheuren vervolgens keihard door richting stoplichten.
- 115.** De oplossing die nu gevonden is leidt juist tot gevaarlijkere situaties door auto's die inhalen op een te smal stuk weg, of het ontbreken van overzicht en filevorming doordat men achter de fietsers moet blijven. Filevorming is niet erg, maar de situatie is er juist op achteruit gegaan.
- 116.** De middenberm -het gedeelte waar niemand rijdt- is véél te breed en de ruimte voor de fietsers, auto's, vrachtwagens, bussen etc is veel te krap. Het had vele malen beter geweest om gescheiden fietsstroken te maken. De ruimte is er nota bene meer dan genoeg.
- 117.** Het is totaal onoverzichtelijk geworden. De auto weet niet wat te doen en de fietser ook niet. Een auto die te gast is, hoeft normaal niet ergens achter te blijven rijden. Hier ineens wel. Dat zorgt voor irritatie, onbegrip en angst.

- 118.** Het gedrag van de automobilist laat te wensen over. Veel haast hard rijden en agressief. Veel automobilisten past zich totaal niet aan. Schijt aan regels.
- 119.** De fietsers worden opgejaagd en er ontstaat gevaarlijke situaties met auto's die gehaast over de midden berm er voorbij crossen. Midden paaltje of belemmerende maatregelen zullen een optie zijn.
- 120.** Al die palen en borden en elementen op de weg maken het rommelig en onoverzichtelijk.
- 121.** werkelijk ridicul idee om deze inrichting toe te passen! fietsers vangen nu de klappen op van automobilisten en als automobilist is het tergend! Ik haal zondermeer in bij deze idiote voorzieningen en vraag me echt af welke idioten dit hebben bedacht en goedgekeurd.
- 122.** Fietsers kunnen niet tussen door fietsen. Ze moeten achter autos wachten als er voor autos langZame fietser fietst. Scholiers fietsen gevaarlijk
- 123.** Er ontstaat ook een onveilige situatie bij snelheidsverschil tussen fietsers. Wanneer een automobilist netjes achter een langzame fietser blijft, komen snellere fietsers rechts langs de auto.
- 124.** Onveilig. Te smal . Auto's worden weg ontzegd.zeer gevaarlijk.ruimte genoeg maar niet gebruikt. Belachelijk. Er zijn betere manieren om snelheid te beperken
- 125.** Overgang van schoolzone naar de gewone rijweg is onduidelijk en daarom gevaarlijk.
- 126.** Graag duidelijke communicatie naar de automobilist en laat de hele plaswijk weg 30 km worden in zo'n drukke woonwijk met zoveel auto's. Maar zeker heldere communicatie auto's ACHTER de fietser en zet er flitspalen neer voor auto's die te hard rijden in de schoolzone
- 127.** Veel fietsers rijden helemaal rechts in de goot, vind ik onveilig ivm valgevaar. Ook het punt waar fietsers op de Ridder van Catsweg de weg op moeten is onveilig. Fietsers kijken vaak niet om en auto's geven vaak nog snel gas om voor de fietsers te komen
- 128.** 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
- 129.** Het wegdek is smaller geworden, dus als auto's fietsen inhalen, is er minder ruimte.
- 130.** Te vroeg om te oordelen.
- 131.** 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.
- 132.** Automobilist heeft geen geduld. Bij bijna einde van de zone wordt je van de fiets afgereden of als fietser net de zone gaat betreden piep de auto voor de fiets waardoor ook een onveilige situatie ontstaat. Ik ben zelf bijna een paar keer van de fiets afgereden. Begin en einde van de zone, maar ook tijdens de zone. Zelf ben ik ook automobilist, maar achter een fiets zitten, die zo langzaam fietst dat hij zowat omvalt is ook geen pretje. Daarnaast fietst mijn dochter dagelijks naar het station en ze heeft elke dag ruzie met automobilisten op de zones, die haar van de fiets proberen afrijden en ze heeft hierdoor een opgejaagd gevoel. De zone op de plaswijkweg is echt te lang waardoor automobilisten het geduld niet meer kunnen opbrengen om achter je te blijven. Levensgevaarlijk situatie soms.
- 133.** Oudere fietser vliegen de stoep op en af en dat is omdat ze zich onprettig voelen met auto's achter zich die alsnog proberen in te halen , groepjes fietsen naast elkaar vertonen irritant gedrag zelfs op een motorkap slaan midden op de weg stilstaand. Agressiviteit is toegenomen onder de deelnemers en inderdaad gaan sommigen op het middenstuk staan. Bedenk ook eens hoe het is voor de hulpdiensten en patiënten achterin en de rolstoelvervoerders .
- 134.** 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.
- 135.** Met meerdere fietsers naast elkaar gaan fietsen en dan heel langzaam gaan fietsen. Zodat auto's geïrriteerd raken en gevaarlijke situaties ontstaan.
- 136.** 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.
- 137.** Als de fietsen maar voorrang blijven houden
- 138.** Het is niet veiliger geworden. Ik rijd per de veranderende situatie om.
- 139.** Fietsers worden door de gemeente gebruikt als levend schild tegen auto's. Dit is bedacht door iemand zonder kinderen op een kantoor. Pas het zo aan dat de fiets strook word afgescheiden van de weg. Dit is nog gevaarlijker dat dat het was.
- 140.** Regels voor fietsers en voor auto's onduidelijk (alleen inhalen als het veilig kan; max 2 fietsers naast elkaar; parkeerverbod middenstrook; functie middenstrook)
- 141.** 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.
- 142.** Het begin en het einde van schoolzone op de Ridder van Catsweg met name is plotseling en onverwachts. De overgang voor fietsers van het brede asfalt naar het gebrekkige, smalle en onoverzichtelijke fietspad is gevaarlijk en onoverzichtelijk.
- 143.** Voor auto's is de zwarte middenstrook 's nachts niet goed zichtbaar.

- 144.** Fietzers 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.
- 145.** auto's houden zich niet allemaal aan de regels , zoals toch inhalen en sommige rijden veel harder als toegestaan
- 146.** 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.
- 147.** Om als fietser weer het fietspad op te gaan. Dit vind ik bij de Ridder van Catsweg heel onduidelijk aangegeven. Het kan zijn gebeuren dat een fietser op de weg blijft fietsen in plaats van op het fietspad wat er dan weer is.
- 148.** Zorg voor internationaal geaccepteerde bebording. Het gele bord met 'Auto moet achter fietser blijven' blijkt de helft van de Goudse bevolking niet te kunnen lezen (misschien iets meer aan analfabetisme doen) en het plaatje op de weg wordt niet begrepen. Mijn zoon zei: 'Auto's zijn te gast, te laat toch gasten altijd voor....' Ik ben al 2x levensgevaarlijk en opzettelijk afgesneden op de fiets omdat mijn vrouw en ik samen naast elkaar fietsen. Daarna wordt er nu nog harder gereden op traject Plaswijck na de Meerburgstraat, automobilisten trappen extra in om 'verloren tijd in 30 km zone' weer in te halen. Ter hoogte van de WIndhoek ontstaan er zeker tijdens spitsuren gevaarlijke situaties. Met de schoolzone is het probleem alleen verplaatst.
- 149.** Door de fietser als verkeersremmende maatregel te gebruiken zijn deze stroken levens gevaarlijk voor fietsers.
- 150.** 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
- 151.** Autos blijven inhalen, gewoon over de wegverhogingen. Zelfs als je met 2 naast elkaar fietst. Het is voor een fietser onveiliger geworden. Zeker voor een kind dat alleen fietst. Fietspaden waren juist aangelegd voor veiligheid. We zijn terug bij af. Samen op een rijbaan met autos en bussen. Die gewoon blijven inhalen.
- 152.** Onduidelijkheid van de middenberm en de interactie tussen fietser en auto is onduidelijker als de fietser ervoor kiest om rechts te rijden in plaats van "in het midden" van de weg.
- 153.** Fietzers vinden het soms nog gevaarlijker en gaan dan op de stoep fietsen De stoep voor de school ligt te dicht direct op de weg.
- 154.** Fietzers zouden midden op het pad moeten blijven rijden.
- 155.** ik vind de verkeersregels onduidelijk. Is zo een zone qua verkeersregels in heel Nederland hetzelfde?
- 156.** De regels zijn niet duidelijk, ik dacht dat auto's niet mochten inhalen, wat nu wel gebeurt half op de harde hogere gedeeltes, dit leidt voor gevaarlijke situaties dat fietsers naast elkaar blijven of snel oversteken terwijl autos ook niet weten waar ze aan toe zijn.
- 157.** Fietser moet blijven opletten.
- 158.** 1 Als onze hulpdiensten, zowel politie als gemeente werken (promenade) het vertikken om zich aan de aangepaste situatie aan te passen , hoe wil je dat dan van de burgers verwachten. 2 waarom zie je nooit dat er gecontroleerd wordt heb al die tijd niets daarvan gezien en gebruik meerdere keren deze weg per dag. 3 ook s avonds en s nacht is het gevaarlijk gewoon een race baan
- 159.** 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 ongeduldige automobilisten 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.
- 160.** Totaal onduidelijk. Een uniek lokaal concept wat geen onderdeel is van de verkeersregels en dus niet begrepen wordt. Onduidelijkheid leidt tot gevaarlijke situaties.
- 161.** x

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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

AUTO OF BUSJE

1. 260 Geen commentaar
2. Terugdraaien naar oude situatie
3. Vrijliggende fietspaden ipv gedeelde weg. Grote brede stoep is in veel gevallen minder noodzakelijk dan een veilig vrijliggend fietspad
4. Zeker bij de ridderslag moeten de fietsers een rare bocht op de weg maken. Voor je gevoel komen ze opeens op de rijbaan terecht. Volgens de regels moet je er dan als auto voorrang geven maar zo is de situatie niet gemaakt. Sowieso snap ik niet dat je een apart fietspad wat veilig is weg haalt om fietsers als drempels te gebruiken voor auto's. Dan krijg je naar mijn inzicht alleen maar meer ongelukken van. Af gezien wat het met de snelheid doet
5. Fietzers weer aparte baan geven. En anders verbod voor auto's. Vooral het invoegen van fietsers vlak bij De Ridderslag is een eng punt voor fietsers.
6. Weghalen het is levensgevaarlijk voor de fietsers want iemand gaat een keer op ze inrijden omdat ie haast heeft en niet door kan rijden

7. 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 aangereiden en heb meermaals gevaarlijke capriolen gezien. Wachten tot er ernstige ongelukken gebeuren.....
8. 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.
9. Maak de school zones weer ongedaan en steek het geld in betere stoepen en fietspaden
10. Er staan teveel borden, daardoor is de situatie niet duidelijk. Auto's halen in over de middenstrook. Als fietser durf je bijna niet te blijven fietsen, maar dat 'mag' wel.
11. Het blok in eht midden is erg groot, dat zou ik wat kleiner maken...
12. Verdrijvingsvlakken plaatsen voor de oversteekplaatsen.
13. Onze kinderen steken net buiten de schoolkind over ik mis daar een zebepad Breedte van de weg is nu net niks. Fietsters 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
14. ==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 Plaswijkschool) 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.
15. Dat je fietsers mag inhalen staat niet op de borden. Ben voor veilige weg voor fietsers maar dit gaat voor autos wel erg ver! Smalle strook en dus nog gevaarlijker bij inhalen voor fietsers. Dus per saldo grvaarlijker Hardrijders kun je ook aanpakken door cameras neer te zetten . Levert het nog wat op ook Autos zijn te gast! Echt dit heeft weer een vermogen gekost en gaat niet werken!
16. Plaats bijv bloembakken op het midden van van de weg zodat auto's daar niet over kunnen om zo toch in te halen. Ziet er ook nog eens leuker uit. Voor onderhoud kunnen de basisscholen betrokken worden om mee te helpen.
17. Aparte fietspaden gescheiden van de weg voor auto's. Bredere fietspaden ivm alle bakfietsouders met nog 2 kinderen naast zich
18. Goed bedoeld, maar juist het mengen van fietsers en de rijbaan lijkt gevaarlijk. Zowel als automobilist als fietser vind ik het onprettig. Ik heb helaas al regelmatig gezien dat kinderen die de weg opkomen vrij laat gezien worden door autos. Gescheiden rijbanen en een 30 zone lijkt me beter.
19. Pas de lay out van de oudere schoolzone bij het Mastpad aan, zodat alle schoolzones er hetzelfde uitzien. Overigens ervaar ik die oude schoolzone als veiliger dan de nieuwe. Mijn observaties gelden vooral de schoolzone bij de Cirkel. De schoolzone bij Groene eiland heeft onveilige onderbrekingen van het fietspad. Ineens een onderbroken streep, en dan miet de fiets de weg op. Het is beter om het fietspad op de rijweg aan te blijven geven met de witte strepen, in plaats van de huidige situatie. Hetzelfde advies geldt ook voor de zone bij de cirkel: laat het fietspad visue doorlopen met een o derbroken streep.
20. Ja. Specifiek voor de situatie bij de Plaswijkschool. - verleng de aanpassing tot en met de bushaltes. Het paadje van de Waterkers naar de Plaswijkschool 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 zebepad 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.
21. De middenberm opheffen zodat autos en fietsers een eigen deel van de weg hebben lijkt me veel veiliger. Op dit moment is het zowel als fietser en als automobilist een flinke achteruitgang in veiligheidsbeleving en doorstroom.
22. meer ruimte voor vrachtwagens
23. Ongeacht of de verkeersdeelnemers zich aan de regels houden, is de situatie zeer gevaarlijk geworden. Dringend verzoek om de situatie te herstellen. De oude situatie was m.i. voldoende veilig en veel overzichtelijker.
24. Richt ze op dezelfde manier in. Nu lijkt bij Schoolzones-Tek-101718-017-Locatie-1.pdf een versmalling te zijn aangebracht en wordt autoverkeer naar de zwarte middenzone geleid. Dat is minder herkenbaar als zonde. Bij de andere zones is een wit puntstuk aangebracht. Bij Locatie-3.pdf is de overgang "vierkant" (dwars over de weg). Dat is gebruikelijk voor het aangeven van zones. Bij locatie 2 en 3 is daarbij een markering aangebracht die auto's vanaf de schoolzone naar de rijloper leidt (introdutie van de fietsstrook). Deze markering is speciaal voor auto's en is misleidend voor fietsers. De fietsers zijn in de uitgevoerde oplossingen "kind van de rekening": zij moeten de rijbaan op zonder bescherming voor achterop komend verkeer (locatie 2) of zij worden afgesneden door autoverkeer dat naar de zijkant van de rijbaan wordt gedrukt (locatie 2).
25. Dat auto's dus toch in mogen halen vind ik onbegrijpelijk. Dat geeft gevaarlijke situaties voor de fietsers. Blijf gewoon in de schoolzone achter de fietser en respecteer dit. In dit korte stukje gewoon achter fietser blijven rijden is veel veiliger.
26. Uitwijkplekken in geval pech

27. Een apart gelegen fietspad is beter.
28. Fietzers weer op een normaal fietspad.
29. Smaller maken, zodat je überhaupt niet langs de fietsers kan
30. Regelmatig toezicht houden op de naleving van de regels. Als het druk is worden de regels redelijk nageleefd, maar sommige automobilisten 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.
31. Een apart fietspad is echt duidelijker en praktischer.
32. Ja terug naar afzonderlijk fietspad en een zebrapad bij de scholen veel veiliger en geeft ook minder irritatie
33. Voor de fietser is de verkeerssituatie onveiliger geworden. Op aparte fietspaden voel je een stuk veiliger. Zeker als ik met mijn kinderen fiets. In Gouda wordt veel gefietst. Zeker ook door kinderen. Ik zie dagelijks veel meer fietsers dan voetgangers. Hun belang lijkt mij dan ook groter.
34. Ik denk dat zebrapaden en evt snelheidscontrole een veiligere oplossing is. Daarnaast wil ik noemen dat de brief die geschreven is op 20 oktober en zogenaamd verzonden op 25 oktober pas op 1 november in de bus lag. Ik ben geen doemdenker, eerder iemand met vertrouwen in de medemens, maar door hoe de situatie verslechterd is en de late bezorging van de vragenlijst geeft mij een gevoel dat jullie liever geen feedback ontvangen.
35. Ik ben het eens met het veilig willen maken van de weg. Echter als fietser voel ik me bij de schoolzones onprettig, opgejaagd en niet helemaal veilig als er een auto achter me zit. Vind de hoge randen tussen fiets- en voetpad eng, bang om er tegen aan te fietsen omdat ik me opgejaagd voel. Heb sinds de schoolzones tweemaal meegemaakt dat een automobilist onveilig probeerde in te halen (bij 't Groene Eiland. Een bus reed daar laatst ook met meer dan 30 km/u). In de vorige situatie voelde ik me niet onveilig en heb er in de 20+ jaren dat ik in de wijk woon nooit een ongeval meegemaakt, iemand uit mijn gezin of een bekende uit de buurt. Bij de oversteek van Burglust naar Boegpad erger ik me als automobilist aan het brede tussenstuk. Vind het onveilig voor fietsers omdat in de bocht een stuk verhoging ver op de weg komt wat het allemaal krap maakt. Het had iets smaller gekund. Verder mis ik voetpaden over gedeeltes van de Plaswijckweg. Lopend moet je dan over het fietspad. Nogmaals positief t.o.v. het veiliger willen maken van de weg. Het is wennen en pas mijn rijgedrag daarvoor aan. Als fietser heb ik geen zekerheid over het rijgedrag van andere automobilisten en voel me daardoor niet per sé veiliger als voorheen. Hopelijk went het met de tijd voor allen die deze weg gebruiken, maar op dit moment is er bij mij geen groter gevoel van veiligheid, m.n. als fietser.
36. Voetgangersoversteekplaats bij bushalte Plaswijckweg ter hoogte van de Blommesteinsingel. Veel schoolkinderen uit de 'Waters etc.' steken hier over.
37. Als jullie het werkelijk veiliger willen maken, dan zorgen dat er minder auto's komen. Dus een verbinding maken naar de Randweg vanuit Plaswijck. Irritant dat ik iedere dag moet omrijden.
38. Specifiek de situatie bij de Ridderslag vind ik veel slechter geworden: 1 De volledig vrijliggende en daarmee veilige fietspaden zijn opgegeven voor veel bredere voetpaden dan nodig. 2 De kruising bij de Büchnerweg is onveiliger geworden. Ten eerste moeten fietsers die linksaf richting de stad gaan nu voorrang geven aan auto's e.a. die rechtdoor gaan richting Bloemendaal. Ook voor die auto's e.a. is er een verkeersstroom bij gekomen. De fietsers kwamen voorheen enkel van links of van rechts, nu dus ook vanaf voor. Deze fietsers verwachten voorrang te krijgen, ze denken ook daar nog te rijden in een 'fietser-gaat-altijd-voor-zone', wat niet zo is. 3 Komende vanaf de bloemenkiosk is de 'invoegstrook' voor de fietsers te kort. Hierdoor is een vrij snelle links-rechts stuuractie nodig. Ik heb al eens iemand zien vallen omdat ze de slinger niet redde. 4 Bij deze zelfde invoegstrook komt het voor dat auto's 'nog even een sprintje doen' om invoegende fietsers voor te blijven. In een ander geval is hierdoor een dame al eens bijna aangereden, zij moest echt naar links om in te voegen en een auto zat plotseling vlak achter ons en raakte haar bijna. Bij het uitwijken viel de fietser. Algemeen: - Het gewenste gedrag van fietsers en auto's in deze zones is niet duidelijk en de informatie hierover is zelfs tegenstrijdig. Zowel op de grond als op de borden staat dat de auto's achter de fietsers moeten blijven. 'Auto te gast' suggereert dat de fietsers kunnen doen wat ze willen en auto's maar moeten wachten. Echter, zelfs in deze enquête wordt aangegeven dat het inhalen door auto's geadviseerd gedrag is en fietsers rechts moeten blijven. Dat staat natuurlijk lijnrecht tegenover de instructies op de grond en de borden met 'Auto blijft achter fietser'. Ook de kleur van de weg suggereert dat het één breed fietspad is. Het gevolg is ook irritatie en gevaarlijke situaties als verkeersdeelnemers andere gedragingen van de ander verwacht. - De hoeveelheid auto's op deze doorgaande wegen vraagt om een redelijke doorstroming, het aanbod aan 'wachtende auto's' achter hen geeft te veel druk op de fietsers. - Het brede middendeel geeft ruimte om 'gewoon' met 50 door te rijden en in te halen. - Ik vind dat dit soort regels goed kunnen werken op kleine wegen (zoals de Winterdijk) waar het smal is, waar weinig auto's rijden en er voornamelijk bestemmingsverkeer is. Eigenlijk als een soort Woonerf zonder huizen. Deze opzet met een fietsstraat werkt niet voor doorgaande wegen. - Waarom moeten de zones bij de scholen 24 uur per dag beschermd worden terwijl er maar 2 tot 4 maal per dag voor ca. 15 minuten intensiever gebruik gemaakt wordt van de oversteekplaatsen? Wat is er mis met de vertrouwde 'klaar-overs'? Of desnoods met een stoplicht dat enkel aangaat op afroep? - De kinderen die van de scholen gebruikmaken leren niet dat verkeer gevaarlijk kan zijn. Door de omgeving veel veiliger te maken dan de normale (niet echt onveilige) straten in Gouda wordt een schijnzekerheid gecreëerd. Kinderen moeten al vanaf jongs af aan weerbaar en oplettend zijn in het verkeer. Advies: 1 Herstel in ieder geval de oude situatie bij de kruising Bloemendaalseweg, Ridder van Catsweg en Büchnerweg zodat de voorrangssituatie weer eenduidig is en uit maar twee hoofd fietsersstromen bestaat. 2 Geef eenduidige instructie, of het is een fietsstraat waarin de fietsers alle ruimte hebben en de auto dus achter de fietsers blijft en, zoveel als mogelijk, uit zwarte vlakken. Of het is een normale 30km-zone waarin auto's mogen inhalen en fietsers rechts blijven. Niemand is dan 'te gast'.
39. Terug naar de oude situatie. De oversteekplaatsen met stoplichten.
40. Ik ken alleen de schoolzone die gemaakt is bij de Vrije School

- 41.** 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.
- 42.** Het is een gemiste kans dat het zo is ingericht dat dit 24/7 moet gelden waardoor je buiten schooltijden (ook vakanties) onnodige vertraging hebt in de doorstroming. Als fietser is dat vooral avonds en snachts een onprettig gevoel. Zeker als je alleen fietst en op de plekken waar je als fietser de rijbaan op moet. Voor kinderen die de betreffende basisscholen moeten bezoeken lijkt mij dit ook geen fijne situatie. Ik ben in elk geval blij dat onze kinderen inmiddels niet meer op de ridderslag zitten. Ook is de situatie voor fietsers die vanaf de RvC weg de route richting centrum willen vervolgen in het verlengde van de Bloemendaalseweg veel onoverzichtelijk geworden omdat rechtdoorgaand verkeer (dus auto's) voorrang hebben en op die plek niet meer achter de fietsers hoeven te blijven. De situatie via het bruggetje was t.o.v. auto's veel veiliger en overzichtelijker
- 43.** Er wordt soms heel gevaarlijk een fietser gepasseerd, misschien een poosje camera's
- 44.** Gewoon een apart fietspad behouden in combi met de veilige oversteekplaats is het veiligst. Nu door de breedte van de weg halen auto's toch de fietsers in waardoor het gevaarlijker is. En fietser rijden zachter dan 30
- 45.** Ik denk dat het allemaal al wel duidelijk is. Ik was niet bekend met de regel dat ik als automobilist fietsen in mag halen. Er staat duidelijk op de borden dat je erachter moet blijven. Als automobilist is het vreselijk irritant als een fietser tergend langzaam fietst of totaal niet oplet. Daarentegen voelen vooral onze kinderen zich erg onveilig en opgejaagd als zij fietsen. Ikzelf heb er iets minder last van, maar volgens mij was het juist om het allemaal veiliger te maken?!? Dat gevoel heb ik helaas niet. Bij geen van alle nieuwe fietszones, trouwens. En vooral ook kinderen en mensen met een beperking zie ik er erg onzeker zijn. Ook dat levert soms erg onveilige situaties op. Dit was onnodig, denk ik. Maar er zal vast heel goed over nagedacht zijn en een erg goede reden zijn geweest dat dit op deze manier gewijzigd is.
- 46.** Het is totaal niet verbeterd. Vooral 's avonds (in het donker) is het gevaarlijk om over de schoolzones te fietsen. Auto's halen dan met hoge snelheid in. Als fietser heb je weinig ruimte als er een auto langs je scheurt. Overdag houden de meesten zich wel aan de regels, maar 's avonds is het nu heel onprettig fietsen over dat gedeelte op de plaswijckweg.
- 47.** 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.
- 48.** De in/uitrit Noordhoef/plaswijckweg had beter kunnen zijn met schuine stukken.
- 49.** De regels gelden nu 24 uur per dag en 7 dagen per week, terwijl de schoolzone maar beperkt effectief is. Fijner zou zijn om een systeem te hebben die op bepaalde tijden de scholieren beter beschermt, en daarbuiten de automobilist meer ruimte geeft.
- 50.** Heel snel veranderen, hogere drempels zijn o.i.beter geweest.
- 51.** Zie mijn antwoord eerder.
- 52.** Op zich mooi ingericht en overzichtelijk en de meeste gebruikers houden zich aan de regels waardoor de situatie veiliger is. Het zou fijn zijn als degenen die zich er niet aan houden en onveilige situaties veroorzaken (b.v. auto's die 2 fietsers met hoge snelheid inhalen; 3 of 4 fietsers die naast elkaar slingeren), "gemotiveerd" (Lees gedwongen) kunnen worden zich ook veilig te gedragen. Mogelijk een keer zichtbare controles? of überhaupt verbieden dat auto's fietsers op de 30 km stukken inhalen.
- 53.** Het heeft, denk ik, meer ergernis teweeggebracht voor fietsers en automobilisten. Ouderen mensen voelen zich opgejaagd als er auto's achter hen blijven rijden.
- 54.** Gebruik van de middenberm door auto's om fietsers in te halen: dat dit is toegestaan was ons onbekend. Wij vinden dit gevaarlijk i.v.m. overstekende fietsers en voetgangers en de hogere snelheid van de auto die inhaalt. Duidelijker en veiliger als auto's altijd achter fietsers moeten blijven rijden.
- 55.** zelf fiets ik dagelijks dit stukje "nieuwe weg". (vroeg in de ochtend 7.30u en rond spijtstijd 17.30u) de intentie is goed, het gedrag mn vd automobilisten is belabberd, aanhoudend toeteren, inhalen en je bijna vd sokken rijden, na gevaarlijk inhalen met de auto voor je gaan rijden en op de rem gaan staan, onbehoorlijk en zeer gevaarlijke situaties heb ik inmiddel op mijn fiets mee moeten maken! Denk dat controle en onverwachte fikse boete uitdelen (aantekening op het rijbewijs!) verbetering kan geven, verder is het aan de instelling vd mensen achter het stuur! en helaas blijkt dit het grootste probleem te zijn. proef mislukt zou ik zeggen mvrgr. mw E.Mustert.
- 56.** Controleer de snelheid. Niet duidelijk waartoe de middenstrook dient. Ruimtevervuiling door alle borden.
- 57.** Ik was niet bekend met dat auto's op de middenstrook mogen inhalen. Dit lijkt me niet veilig omdat auto's dan toch harder gaan rijden.
- 58.** Automobilisten hebben een andere inschatting van wat nog veilig inhalen is dan fietsers. Wordt als fietser regelmatig van de weg gedrukt door inhalende automobilisten .
- 59.** Goed blijven monitoren. De regels zijn op zich duidelijk, indien iedereen daaraan houdt - fietsers en automobilisten. In het donker ben ik er nog nauwelijks geweest.
- 60.** 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.
- 61.** Het beste is om er verkeersdrempels te maken.

62. In de middenberm planten zetten voor waterberging. Middenberm wordt nu soms gebruikt als parkeerplaats (bij plaswijken)
63. 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.
64. Automobilisten willen altijd fietsers inhalen, op schol zones of in 30 km/u zone. Ook als je als fietser met 30 km rijdt. Gedrag automobilisten is en blijft zorgpunt.
65. Alleen drempels maken en niet dat de auto tegen gehouden worden . Kost de automobilist meer brandstof
66. de Ridder van Catsweg is gevaarlijker geworden, dit mag weer terug naar de oude situatie
67. Het oprijden van de fietsers moet beter aangegeven worden aan de automobilist . De fietser duikt nu ineens op de weg vanaf het fietspad. Dit moet beter georganiseerd worden ! Het is nu gevaarlijk zeker als je hier niet bekend bent . Het plotselinge moet een geleidelijke overgang worden .
68. Voor de fietsers vind ik een apart fietspad of desnoods een fietsstrook veiliger dan de huidige schoolzones. Wat betreft de verkeersregels staat in deze enquête dat automobilisten een fietser voorzichtig mogen inhalen, maar bij de schoolzones staat duidelijk dat automobilisten achter de fietsers moeten blijven. Ik vraag mij nu af welke regel van toepassing is.
69. Gezien de ruimte die er is had er beter een aparte fietsstrook en autostrook kunnen zijn dat had veel veiliger geweest in deze situatie is het gewoon wachten tot het echt goed mis gaat.
70. Het is niet veilig dat auto's over de middenzone mogen rijden omdat ze na het inhalen, waar de inhaalzone stopt recht voor de fietser duiken. Sowieso is de regel: "inhalen als het veilig is" een onduidelijke regel. Een automobilist van 20 heeft andere gedachten over veilig inhalen dan een automobilist/fietser van 70. Een verkeersregel moet éénduidig zijn, geen persoonlijke keuze.
71. 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 groenewegj@gmail.com.
72. -
73. Haal bij de tussenstroken de tegels er uit. Auto's rijden daarover met te hoge snelheid langs fietsers en snijden ze dan af als er ingevoegd moet worden. Maak er een groenstrook van. Ook fietsers, en dan vooral scholieren, zien het als een vrijbrief om zo breed mogelijk te gaan rijden en vaak met 3 of 4 naast elkaar om zo automobilisten te pesten en dat geeft bij sommige wrijving.
74. Fietsers worden op een gevaarlijke wijze ingehaald. Aparte fietsstroken (zoals voorheen) zijn mi. veiliger. Evt met snelheidsbeperkende maatregelen zoals op de Raadhuisweg in Reeuwijk.
75. aparte fietsstrook maken, zodat auto's en fietsers gescheiden gebruik kunnen maken van de weg
76. 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)
77. Hier lees ik dat auto's mogen inhalen, langs de weg staan borden dat auto's achter fietsers moeten blijven. Dat is tegenstrijdig, wat is nu het juiste? Daarnaast zou ik graag willen weten wat auto's te gast betekent. Dat zal ook al verhelderend werken voor zowel fiets als auto. Ik heb al meegemaakt dat een fietser uit een uitrit zo de weg op rijdt (waar ik met de auto reed), omdat auto's te gast zijn en blijktbaar de fiets nergens meer op hoeft te letten.
78. Verkeersregels duidelijker maken. Er staat een geel bord: "auto ACHTER fietser rijden" of woorden van dien strekking. Nu blijkt dus toch volgens de regels dat de auto mag inhalen. Zelfs over de middenstrook. Dat leidt tot gevaarlijke situaties!
79. Bord weghalen "Auto's te gast, auto's achter fietsers": dit geeft alleen maar onduidelijkheid en vertegenwoordigt niet de regels. Wellicht dat er een duidelijker bord is?
80. Middenberm hoger maken zodat 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.
81. Vooraf enquêtes doen onder met name de fietsers en voetganger Mijn kinderen zijn uit zichzelf nu andere routes gaan fietsen omdat de schoolzone naar hun gevoel onveiliger is geworden en auto's duwen , krap langsrijden etc Belachelijk dat dit de uitkomst is van iets wat veiligheid zou moeten brengen. Zonde investering dan. Inhaal verbod voor auto's zou duidelijker en veiliger zijn Middenberm ontoegankelijk maken met paaltjes voor auto's

- 82.** 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.
- 83.** Waarom is de middenstrook zo breed gemaakt? De auto weg is nu erg smal.
- 84.** Controle van de autogebruikers, op te dicht achter fietsers rijden en toch inhalen waar de ruimte naast de fietser te krap is. Als oudere op de fiets geeft dit een erg onveilig gevoel.
- 85.** De oversteekplaats bij de basisschool Rijnlust verbeteren door een zebraad. Fietsstroken maken met een verhoogde afscheiding, zoals aan het begin van de plaswijckweg was.
- 86.** Er is niets mis met een schoolzone. Wat het meest verwarrende is, is de overgang van de Ridder van Catsweg naar de schoolzone. Dat is onduidelijk en juist gevaarlijk voor de fietsers, omdat die op de rijbaan erbij komen. Het zou natuurlijker zijn geweest het gehele stuk tot tussen Bloemendaalseweg en de verkeerslichten bij de Burg van Reenensingel schoolzone te maken.
- 87.** Gescheiden fietspaden en rijbaan(met verhoogde afscheiding). Meerdere hoge verkeersdrempels kort achter elkaar bij oversteekplaatsen (zoals ter hoogte van de basisschool de Cirkel). Dat beslist de snelheid uit het autoverkeer. De huidige situatie met de schoolzones is een enorme verslechtering tov de oude situatie voor de fietsers en voetgangers.
- 88.** Gewoon goed afgeschermd fietspaden
- 89.** Complete plaswijck weg 30km en veel snelheidscontroles. Met name als ouders de kinderen naar school brengen.
- 90.** Er wordt in dit concept verwacht dat de automobilist geduld heeft, dat is niet zo. Beter vrijliggende fietspaden en smalle autostrook.
- 91.** Heldere communicatie middels borden. (Auto's achter fiets doet vermoeden dat je niet mag inhalen) Meer controle op naleving/snelheid.
- 92.** Het zou handiger zijn om eerder met de burgers te overleggen voordat zoiets geïmplementeerd wordt. Ik voel me als fietser totaal onveilig. Auto's rijden te hard en halen gevaarlijk in. Ik ben zelfs geraakt door een auto. Pas tijdens het invullen van deze enquête kwam ik erachter dat het voor auto's is toegestaan om in te halen. Terwijl bij de ingang van de zones borden staan, auto's te gast en auto's achter fietser blijven.
- 93.** We mijden de Plaswijckweg als we op de fiets gaan. We gaan dan via omlooppad en bij de kruising burgemeester van Reenensingel nemen we 2 stoplichten om over te steken. Geeft ons een veiliger en rustiger gevoel.
- 94.** Plaatsen van drempels bij in- en uitrijden schoolzone i.v.m. te hard rijdende auto's
- 95.** 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.
- 96.** 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.
- 97.** Ouderen hebben er duidelijk moeite mee. Ze fietsen langzaam en worden opgejaagd door autos. Maakt het op dat punt niet veiliger. Eerder omgekeerd.
- 98.** De middenberm weer versmallen, zodat het voor alle weggebruikers weer ruimer wordt. Er is ruimte genoeg
- 99.** De weg in de schoolzones is smaller gemaakt, maar eigenlijk niet smal genoeg naar mijn idee. Auto's halen nu nog steeds in. Maar doordat de weg smaller is, leidt dit juist tot onveilige situaties.
- 100.** Wij denken toch drempels o.i.d., want er wordt nog steeds erg hard gereden.
- 101.** 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.
- 102.** Handhaaf binnen deze zones op snelheid. Veel auto's houden zich hier niet aan
- 103.** Meer controleren op de weggebruikers of zij de regels hanteren.
- 104.** Simpelweg terug gaan naar de oude situatie. Mensen op de fiets zijn hun leven niet zeker, doordat automobilisten niet kunnen inhalen maar dit wel doen drukken ze fietsers de kant in. Om maar te zwijgen over de oudere personen welke met een scooter hier rijden. Daarnaast zoals ik al eerder vermeld heb zijn de enorme geprinte vlakken op de weg spekglad bij regen, met name met de motor. Deze vlakken liggen ook voor/in een bocht waardoor bij onwetendheid hier een zeer onveilige situatie ontstaat.
- 105.** 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.
- 106.** Snel het fietspad terug op de ridder van cataweg. Fietsers moeten nu zelfs auto's voorrang geven als zij linksaf slaan richting stad. Kortom een hele onveilige situatie.
- 107.** 1. Snelheidsbeperking door hogere drempels. 2. Inhaalbaarheid voor auto's op fietsers onmogelijk maken.

108. De oude situatie terug brengen, deze was veel veiliger. Ik woon hier 26 jaar en mijn kinderen hebben op de Cirkel gezeten. Ik rij elke dag langs de schoolzone's, ik heb in de 26 jaar nooit een ongeluk geïdentificeerd. Nu de schoolzone's er zijn, heb ik al diverse ruzie's, valpartijen gezien. Je kan niet normaal over het middenstuk rijden door de verhoging, slecht voor de auto (zoals alle vervelende drempels in Gouda, auto gaat snel kapot) iets wat goed werkt moet je niet veranderen. Als er iets verbeterd had kunnen worden, had dan stoplichten neergezet, of net als vroeger, bij het zebrapad klaar-overs.

109. Gezien de lengte van het wegvak, van wat de schoolzone wordt genoemd bij de Plaswijckweg (200-300 meter), ben ik bang, dat dit onzalige idee ook buiten de schoolzone gaat worden toegepast. Als het om indelen van een wegvak gaat is het achterste gedeelte van de Ridder van Catsweg (vanaf het winkelcentrum naar de Bloemendaalse weg, is dat een voorbeeld hoe het wel goed kan.

110. Voor kinderen veel te onveilig

111. De route die door veel fietsers wordt gebruikt richting winkelcentrum Bloemendaal is op de Ridder van Catsweg veel onveiliger geworden nu er gebouwd wordt op de van Loon locatie. Er is ook voor overstekende voetgangers is het nu een soort kamikaze om de over te steken. Doordat de bouwer de hekken om de bouwplaats volleert gehangen met doeken met opschrift, is het heel lastig om te zien of er auto's aankomen. Er wordt daar zoals altijd al veel te hard gereden. Het zou een stuk schelen voor de algehele veiligheid als hier op korte termijn een oplossing voor komt.

112. Terug naar een afgeschermd fietspad. In deze setting is de enige verbetering: dat fietsers op asfalt fietsen ipv op slecht onderhouden tegels. Dus terug naar aparte rijbaan auto's / fietsers met een goed onderhouden fietspad. Geen wiebelende tegels met grote kieren waar fietsbanden tussen komen. En stel je doet niets aan de situatie veranderen: begin dan in ieder geval eens met handhaven!!!!

113. verkeersdrempels aanleggen om de snelheid van de automobilist af te remmen. een veilige oplossing vinden als je linksaf als fietser wilt afslaan naar het park of zijweg en er rijdt dan een auto op de middenberm Meer toezicht houden op het naleven van de regels.

114. 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

115. Verkeersbord bedenken ter vervanging van de gele informatieborden

116. Verduidelijken waar fietspad begint bv grond markering met kleur

117. Verkeerslichten met flitspaal op de plekken waar kinderen moeten oversteken.

118. De nieuwe situatie maakt iedereen ongeduldiger, niemand wil achter de fietsers blijven rijden. Auto's halen gevaarlijk in. De oude situatie waar iedereen z'n eigen ruimte had was veel beter dan nu.

119. 30 km aanduiding op wegdek aanbrengen vlak voor dat de zone begint.

120. Gewoon vrijliggende fietspaden, niet alleen bij de schoolzones. En maak de Plaswijckweg gewoon in zijn totaal 30 km gebied!

121. Heel snel weer terug naar de oude situatie. De huidige 'oplossing' raakt kant noch wal. De verkeersveiligheid is nu helemaal ver te zoeken.

122. Inhalen van fietsers door auto's niet meer toestaan en hierop handhaven. Het ongeduld van automobilisten voelt heel onprettig als fietser en levert onveiligere situaties op dan voorheen. Ik kan me voorstellen dat het een betere oversteekplek is geworden; voor fietsers is de situatie echter verslechterd.

123. 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.

124. 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 onschendbaar 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.

125. De weg verbreden zodat auto's normaal langs de fietsers kunnen iets met het middenstuk doen zodat auto's dit niet kunnen gebruiken De weg weer maken zoals vroeger

126. Boetes uitdelen, handhaven! Veel tieners ook zonder licht en kennis van verkeersregels

127. Overgang fietspad naar autoweg duidelijker aangeven, m.n. voor auto's. Speciaal op de Ridder van Catsweg, komend vanaf de Van Reenensingel.

128. Wat mij betreft mag er binnen de schoolzones een algeheel inhaalverbod voor auto's gelden. Ik heb het idee dat een grote groep automobilisten niet kan (of wil) inschatten of het veilig is om in te halen. Daarnaast weet mijn kind (op fiets) dan ook dat hij niet ingehaald mag worden en hoeft hij niet over z'n schouder te kijken (wat een 6jarige ook nog niet goed kan) of een automobilist gevaarlijk of veilig gaat inhalen. Het is een relatief klein gebied dus zou geen probleem moeten zijn voor een auto om dat stuk niet in te halen.

129. Lastige situatie: fietsers die vanaf de Burg van Reenensingel over der Ridder van Catsweg fietsen en bij de kruising Bloemendaalseweg-Buchnerweg-Ridder van Catsweg i.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.

- 130.** Het verlagen van de snelheid is een prima oplossing om ongelukken met zwaar letsel te verminderen. De hoeveelheid weggebruikers (zowel fietsers als automobilisten) op een gezamenlijk wegdek zorgt met name in de spits voor veel gevaarlijke en onoverzichtelijke situaties. Met alle gevolgen van dien. Daarbij geldt dat de toepassing van een gezamenlijk wegdek voor voor weggebruikers onbekend is. De een haalt fietsers onverantwoord in, de ander blijft er met 10km per uur achter hangen. Beide situaties zorgen voor gevaren op de weg. In mijn opzicht worden fietsers gebruikt als beperking van de snelheid van automobilisten. Hierdoor ontstaat een situatie die zowel voor fietsers als automobilisten niet wenselijk is. Een betere oplossing zou zijn om een veilig fietspad los van de autoweg te maken. De aanpassingen aan de schoolzones roepen vooral frustratie en onveilige situaties op. De enige verbetering is dat bij een lage snelheid de ongelukken minder letsel opleveren. Terug naar de tekentafel!
- 131.** 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.
- 132.** .
- 133.** de veiligste optie is een gescheiden weg- en fietspad, en er is genoeg ruimte om dat te doen
- 134.** 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 haaiantanden) voor de auto's neerzetten, dan moeten ze hun tempo wel aanpassen.
- 135.** Belangrijk dat de fietsers niet teveel rechts rijden. Dat nodigt de auto's uit in te halen. Soms met forse snelheid. Velen gedragen zich sociaal in het verkeer.
- 136.** Ik denk dat een verhoogd fietspad of een drempel tussen autoweg en fietspad effectiever is. Nu proberen auto's nog even snel vóór de fietsers te komen of halen vlak langs de fietsers in omdat er nu te weinig ruimte te vóór inhalen.
- 137.** Ja. Die wegen moeten er helemaal niet komen. Wat ik eerder aangaf, dit vraagt om meer ongelukken en problemen.
- 138.** 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.
- 139.** Nutteloze investering, waarbij de indruk bestaat dat het eerder onveiliger is geworden
- 140.** 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.
- 141.** De oude situatie voelde beter
- 142.** Handhaving! Auto's die passeren, vaak met hogere snelheid dan 30km/h.
- 143.** 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
- 144.** ,
- 145.** Meer groen, minder steen
- 146.** Weer separate fietspaden aanbrengen.
- 147.** Een fietspad naast het autogedeelte, eventueel een breed fietspad aan één kant. Middenberm weg,
- 148.** (Tijdelijk) scherp handhaven op snelheid auto's in schoolkind om gewenst gedrag af te dwingen
- 149.** 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.
- 150.** Maak de weg weer gewoon zoals die was. De weg was toen veiliger dan nu.
- 151.** Het ligt er al dus er is niet veel meer aan te doen. Fietsers die van het fietspad ineens de weg opgaan kijken totaal niet of er iets aankomt.
- 152.** 1- auto's mogen nooit inhalen in de schoolzone. Dit levert altijd een gevaarlijke situatie op voor de fietser want het is te smal en je weet nooit hoe kinderen/volwassenen reageren als er een auto zo vlak langs je rijdt 2- Als reminder voor de automobilist , Bij het "Groene Eiland", ook verkeersdrempels aan het begin /einde van de schoolzone
- 153.** De schoolzone op de Plaswijckweg is wel erg lang waardoor mensen regelmatig hun geduld verliezen. Verder vind ik het een slecht idee om langzaam verkeer (fietsers, voetgangers) in te zetten om de snelheid van autoverkeer af te remmen Plantenbakken of verkeersdrempels zijn daarvoor beter geschikt. Een gevolg van het dwingen van autoverkeer naar een fietsstrook is dat deze auto's ook op andere gedeeltes van de Plaswijckweg nu over de fietsstrook rijden. Zowel per fiets als per auto ervaar ik meer stress tijdens rijden over de schoolzone (ook auto's achter langzaam rijdende auto's halen soms in)
- 154.** Stoplichten of flitsers bij zebraad. Veel auto's rijden door terwijl je als voetganger wil oversteken. Bloembakken in middenberm. Ik lees dat auto's de fietsers mogen inhalen, maar dat is niet wat eerder gecommuniceerd is. Auto's zijn te gast en moeten achter de fietsers blijven (zo staat het ook op de borden). Dat is ook precies wat het veiliger maakt. Als ze alsnog mogen inhalen, maar je het alleen maar gevaarlijker, zeker voor schoolgaande kinderen.
- 155.** Handhaving laten controleren ook in de avonduren
- 156.** Duidelijkheid geven over wie voorrang heeft. De fietsers die uit de wijk komen en de weg oprollen of de auto die daar dan al rijdt

- 157.** de situatie in de kersperstraat is in de ochtend heel onoverzichtelijk. Ook het omlooppad daar is erg gevaarlijk. De áfstap voor fietsers uit de bertelmanstraat naar de kesperstraat toe is onoverzichtelijk. Er gaan nog veel te veel mensen hun kind met de auto naar schoolbrengen. Ze parkeren dan in de wijk bij de Carrousel.
- 158.** De aangebrachte verhogingen zijn niet identiek war erg irritant is. De enne is een springschans en de ander kanje b.v. met 60km/h overeen.
- 159.** Stop met het over organiseren van verkeerssituaties, het levert namelijk schijn veiligheid op en een slechte verkeersopvoeding van alle weggebruikers.
- 160.** Toch af en toe controleren,er zijn automobilisten die dit niet snappen en toch de fietsers gaan inhalen
- 161.** 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.
- 162.** Als men dit echt veilig gemaakt had willen hebben is een afgescheiden of separaat fietspad veel veiliger. Dit is duidelijk ontwikkeld door iemand die nooit op de weg is en geen kinderen heeft. De situatie is vele malen onveiliger geworden en geeft veel meer irritatie tussen de gebruikers. Wederom een verkeerd besteed budget waar nu voor veel meer aan verspijkerd zal moeten worden om het "acceptabel" te maken wat helaas nog steeds niet "goed" is !!
- 163.** Gescheiden fietspaden blijven het veiligst. Fietsstroken vond ik ook veiliger, want als er een ongeduldige of associële automobilist achter je aan komt racen, kun je als fietser geen kant op. Als automobilist valt me op dat een deel van de fietsers angstvallig een paar cm van de kant van de weg blijven rijden, die voelen zich dus duidelijk niet veilig. Ik heb ook auto's via het verhoogde middenstuk zien inhalen. Mijn suggestie is: juist meer ruimte voor de fietsers, en dan bedoel ik ruimte waar de auto's niet mogen komen. Nu hebben de fietsers in de praktijk minder ruimte op het moment dat een automobilist geen geduld heeft om erachter te blijven rijden. Dus ik vind het voor de fietsers geen verbetering.
- 164.** 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.
- 165.** Ik zou ook graag zo'n zone zien rondom winkelcentrum Bloemendaal
- 166.** 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.
- 167.** Prima initiatief!
- 168.** 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.
- 169.** Treed hard op met bekeuringen en zorg dat het technisch lastig wordt om hard te rijden. Bijvoorbeeld ribbels op de weg zodat die zwarte golfjes niet meer zo hard kunnen rijden. Deze asociale weggebruikers brengen veel anderen in gevaar.
- 170.** Weghalen kleuren op de weg zodat rijbaan gebruikers het samen oplossen. Door het samen delen van weg wordt iedereen voorzigtiger.
- 171.** Denk om de hoogte van de hobbels. Je moet er niet je auto op stuk rijden.
- 172.** 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.
- 173.** De verhoging in het midden maakt het de auto,s te gemakkelijk om in te halen.
- 174.** een betere oversteekplaats voor fietseers
- 175.** Verplicht auto's achter de fietsers (fietspad) blijven , dit vraagt nu om onduidelijke / onzekere situatie en ongelukken misschien wel !
- 176.** 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!
- 177.** Zorg dat er niet ingehaald mag worden en handhaaf
- 178.** De verhoogde middenberm eruit halen en aan de zijkanen een iets verhoogt fietspad. Bij de schoolovergangen drempels voor de zebrapaden. In de huidige situatie maak ik vaak mee dat fietsers de middenberm gebruiken als "veilig" fietspad om alvast de helft van de weg over te steken. Ze blijven op de middenberm doorfietsen om later weer de weg over te steken. Zelf doe ik dit ook omdat dit veiliger voelt dan een auto die vlak achter je rijdt en je wil inhalen.
- 179.** Splits het middenstuk en maak verhoogde fietsstroken links en rechts. Communiceer niet tegenstrijdig: 'auto achter fiets' vs auto mag inhalen en middenberm gebruiken. Dit scheidt bij beide weggebruikers verkeerde verwachtingen.
- 180.** 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!
- 181.** Er moet een andere verkeersregel komen wat betreft inhalen van fietsers. Er zijn mensen die hier misbruik van maken en met harde snelheid fietsers passeren. Eigenlijk zou er niet ingehaald mogen worden in een schoolzone. Jammer dat dit nog expliciet is vermeld in de brief van de gemeente. Nu zullen meer mensen op een gevaarlijke manier fietsers gaan inhalen, omdat het is toegestaan.

182. Ik ben zeer ontevreden over de hoeveelheid geld en moeite en overlast die gepaard is gegaan bij de totstandkoming van deze zones. Slecht doordacht en zonder inspraak en overleg worden wegen slechter gemaakt voor ons. Ik adviseer mijn tienerdochter om niet over deze zones te rijden. De inschatting die automobilisten maken of het veilig is om toch fietsers in te halen is echt geen betrouwbare. En 15 km/u , wat fietsers soms rijden, is ook langzaam voor automobilisten, dus onder tijdsdruk en stress wordt er vlak langs je gereden. Laat de auto's weer de hele weg gebruiken en laten we het experiment waarbij fietsers de levende en rijdende snelheidsbelemmering voor auto's spelen stoppen! Ik heb al zoveel bijna-ongelukken zien gebeuren. Ik wil het niet mis zien gaan. Laat de bedenker hiervan maar eens een maand lang iedere dag en in het donker als fietser ervaren hoe fijn het voelt als auto's je afsnijden. Groet, Marc de Graaff

183. Schoolzone weghalen en brede fietspaden langs de weg en de hele plaswijkweg 30 km maken.

184. Automobilisten willen perse inhalen. Dit gaat ten koste van de veiligheid met name van de kinderen. Er wordt door veel automobilisten te hard gereden om maar te voorkomen dat ze achter een fietser vastzitten. Juist de regel een fietser inhalen deels over de middenberm zorgt voor onveilig rijgedrag zoals te hard rijden of dicht langs een fietser gaan. Laat auto's gewoon achter de fietsen blijven, controleer op veiligheid.

185. Wat er nu veel gebeurt is dat auto's netjes achter de fietsers blijven rijden, maar dan worden de auto's rechts ingehaald door scooters en elektrische fietsen. De mooie regels die onbekend zijn op een bord erbij zetten zodat we het allemaal weten (ook bezoekers van buiten de stad). Dit een jaar laten staan en dan kan dat weg.

186. Geef het de tijd

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

188. 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 Raagrass.

189. Steekproef controles door politie in tijden dat de schoolgaande kinderen daar fietsen en dan automobilisten confronteren met hun rijgedrag, maar ook bussen.

190. Wees eens zuinig met het geld van de gemeenschap. Echt kost handen met geld niemand wordt er blij van en de oplossing was met een paar flitspalen geregeld. Ik vind het echt ongelofelijk dat dit bedacht is.

191. Niet verder doorvoeren, liefst terug naar oude situatie bijv zoals bij burgemeester van Reenensingel met opstaande randen tussen fietspad en autoweg. Dat verbetert de veiligheid voor (jonge) fietser, dit is nu vele malen onveiliger geworden dan het was helaas.

192. Ik vind dat de fietsers nu gevaarlijker omdat ze denken dat de automobilisten niet mogen inhalen en dan blijven ze in het midden van de weg of soms helemaal links zodat de auto niet langs kan. Dat baart mij juist zorgen

193. Er is op de plaswijkweg nóg een schoolzone. Daar is een versmalling en het advies om 30km te rijden, niet verplicht. Waarom is deze niet meegenomen in de schoolzones. Het stuk tussen de officiële schoolzone en deze schoolzone is nu een racebaan. Even snel de fietsers voorbij. Terwijl ook hier veel overstekend schoolverkeer is naar oa de b versluissschool en nog een andere basisschool Bewoners informeren over de regels voor of als de nieuwe situatie er is. Niet pas weken/maanden daarna.

194. Auto en fietsers niet op een rijbaan Korter maken van de zone voor de plaswojschool ideze s echt veel te lang bij het eiland gaat het beter.

195. Klaarovers inzetten in ochtend

196. Terug naar de 'oude' situatie op de brede Plaswijkweg met een veilige strook voor fietsers. In de hedendaagse situatie worden fietsers 'misbruikt' om de snelheid van auto's te verlagen, hetgeen leidt tot het opjagen van fietsers en irritatie bij automobilisten. De brede zwarte tussenstrook leidt tot vervelende beperkingen voor fietsers en automobilisten. Ook de korte maar brede tussenstrook buiten de schoolzone bij de oversteekplaats bij het Mastpad leidt tot gevaarlijke situaties en door de hoge drempels tot vervelende situaties. Kortom: de Plaswijkckweg is niet veiliger geworden, maar leidt wel tot vervelende situaties, en dat alles voor 2 schoolperiodes op werkdagen, waar we de rest van de werkdagen en in de weekenden de nadelen ondervinden. Mooi dat de gemeente de bewoners naar hun mening/ervaringen vraagt.

197. Weg weer verbreden. is veiliger voor fietsers en auto.

198. Minder van achter een bureau over nadenken. Kijken naar wat in de praktijk daadwerkelijk een veiligere situatie op zou leveren

199. 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 hoeft 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.

200. Zorg weer voor verhoogde fietspaden of goed afgescheiden van de rijbaan voordat er ongelukken gebeuren en zet flitspalen, drempels en wegversmallingen in tegen hardrijders. Maak verder van de omgeving woonerven.

201. Automobilisten zelf laten beoordelen of inhalen veilig is werkt niet, mensen met haast halen toch onveilig in. Niet inhalen en dus achter fietsers blijven is het meest veilig. Dat zou de regel moeten zijn binnen de schoolzones.

202. Middenberm verhogen. Inhalen van autos verbieden voor de hele afstand. Fiets voorrang geven.

203. De mixden stroken verlagen

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

- 205.** Deze huidige zones zijn levensgevaarlijk. Mijn dochter mag niet meer over de Plaswijckweg naar school nadat ze is gevallen omdat een automobilist haar van het fietspad duwde. De fietspaden moeten HOGER liggen dan het rijvlak voor auto's. Zo blijven de fietsers veilig en ontstaat er geen gedoe. En op het rijvlak voor auto's mogen er wel wat drempels komen; zodoende wordt het ook geen racebaan. Wij zijn één en al voor veiligheid; maar deze zones zijn niet de oplossing. Gooi de fietspaden omhoog en het probleem is qua veiligheid opgelost.
- 206.** Niet toestaan dat auto's over het middenstuk inhalen. Dit brengt gevaarlijke situaties met zich mee.
- 207.** De fietspaden verbeteren, deze zijn bijzonder onveilig.
- 208.** 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.
- 209.** Geef meer verkeersles op school, inzicht in het verkeer is cruciaal. Vraag je eens af of je door kwetsbare groepen in het verkeer meer rechten en macht te geven, juist gevaarlijker situaties creëert. Juist pubers zijn gevoelig voor stunts en onverstandig rijgedrag.
- 210.** Het is voor fietsers minder veilig door ophouden auto's. Liever een verhoogde rijbaan tussen auto en fiets dan een groot nutteloos vlak ertussen
- 211.** maak aparte verhoogde fietspaden maak de middenzone groen met struiken, zo dat de auto's niet meer kunnen inhalen maak regime voor de auto's meer rigide en duidelijk bord met de mededeling auto's achter de fietsers meer dwingend maken, nu halfslachtig.
- 212.** Nu erg veel hobbels in de Plaswijckweg, dat is er vervelend als automobilist en OV. Ik zou het fijner vinden als auto's en fietsers gescheiden kunnen fietsen. Liever een fietspad langs de weg met verhogingen en wegversmallingen. Nu irriteer je je als fietser en automobilist mateloos.
- 213.** Ze zijn niet veilig. In deze vorm dus snel weghalen.
- 214.** Terug naar oude situatie
- 215.** Vroeger was beter en veiliger voor iedereen.
- 216.** 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 heeeeeeel veel gekost hebben
- 217.** Ik vind deze nieuwe situatie zeer onveilig!! Onbegrijpelijk dat dit is bedacht is. Er zijn brede middenstroken waar auto's over mogen inhalen. Dit gebeurt dan met te hoge snelheid door geïrriteerde automobilisten. In het donker is de grijze middenstrook niet goed zichtbaar waardoor je als automobilist erop rijdt terwijl je juist naar rechts moet naar het nieuwe fietsgedeelte. Als automobilist hang je met een snelheid van 15km p/u. achter fietsers en krijg je bumperklevers achter je. Als fietser voel ik me enorm opgejaagd en word ik soms naar de rand geduwd door inhalende auto's. Er is geen strook om te stoppen om schoolgaande kinderen veilig te laten uitstappen. Een brede weg met een zeer brede middenberm die niet benut wordt!! Dit is toch onbegrijpelijk? Waarom geen normale rijweg voor auto's en lijnbus en daarnaast een veilig fietspad voor fietsers? Dit kan niet de bedoeling zijn. Hopelijk kunnen we terug naar een rijbaan met een veilig fietspad eraan.
- 218.** Oversteken met de fiets is vooral ook onveilig met kinderen op de ridder van catsweg kruispunt Albrechtsveld-winkelcentrum Bloemendaal en naastgelegen zebepad bij de bushalte. Vriendelijk verzoek ook naar deze locatie te kijken voor veiligheid voor kinderen.
- 219.** Een afgescheiden fietspad aanleggen en eventueel klaarovers neer zetten
- 220.** Flitspalen omdat er te hard gereden wordt en plantenbakken/... plaatsen op het middengedeelte zodat auto's daar geen gebruik van kunnen maken, wat nu wel gebeurt!
- 221.** Zorgen dat de auto's niet meer over de verhoogde middenberm kunnen rijden, daar rijden ze nu om alsnog langs fietsers te gaan ipv erachter te blijven.
- 222.** Terug naar het fietspad. Waarom niet ten tijde dat de school aan en uitgaat een verkeerslicht dat aangeeft dat de snelheid dan 30 km is. Naar Engels voorbeeld, werkte uitstekend!
- 223.** 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.)
- 224.** Vind het nog NIET zo veilig. De zone is veel te lang. Waardoor de automobilisten ongeduldig worden.
- 225.** Bestemmings verkeer maken. Fietsers worden in gootje van de weg gemanoeuvreerd/klem gereden door agressieve gefrustreerde automobilisten. Sommige fietsers gaan daarom maar op de stoep rijden. Borden zijn in tegenspraak met regels, volgens bord moet auto achter de fietser blijven maar volgens de regels mag ingehaald worden als dat veilig kan. Willekeurige interpretatie dus NIET VEILIG.
- 226.** Duidelijkheid gewenst mbt inhalen via middenberm. Snelheid beperken autos middels maatregelen en/of handhaven. Meeste autos rijden te hard.
- 227.** In Reeuwijk wordt de kleur geel midden op de weg gebruikt, dat komt afwijkender over voor de autorijder, vind ik, waardoor je alerter bent. Dat rode weggedeelte in Gouda roept bij mij geen of minder alertheid op. Bij de situatie in Reeuwijk is er dan nog naast het gele weggedeelte een rode baan voor de fiets, zoals het fietspad meestal wordt aangegeven. Veel auto's negeren de 30 km maatstaf zie ik.

228. 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.

229. Na een gewenning van een paar maanden toch maar eens beginnen met handhaven

230. Maak meer duidelijk dat met de auto gedeeltelijk over de middenberm inhalen mag mits met veilige snelheid. Dit inhalen leidt tot irritaties bij fietsers die denken dat dat niet mag en kwaad reageren. Hierdoor halen automobilisten (uit angst voor de evt. reacties van de fietsers) sneller in wat tot gevaar leidt. Als iedereen weet dat inhalen is toegestaan voorkomt dat een hoop irritaties dus liefst een bord aan weerszijden dat stelt dat met de auto inhalen is toegestaan. Tevens dient duidelijk te zijn (liefst ook middels het bord) dat als automobilist gedeeltelijk de middenberm gebruiken is toegestaan. Veel automobilisten weten dit niet en halen in terwijl ze volledig op de rijbaan rijden. Hierdoor is hun afstand tot de fietsers wezenlijk kleiner dan vroeger vóór de aanpassing wat de risico's juist vergroot. Naast deze issues ook een compliment: Het ziet er ruimtelijker en verzorgder uit en dat vind ik mooi !

231. 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.

232. 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.

233. Een bord dat aangeeft dat auto's alleen mogen inhalen wanneer dit veilig kan, zodat iedereen daarvan op de hoogte is. Plaatsing van een bord eerder voor de schoolzone's dat er een schoolzone nadert met max. snelheid van 30 km pu.

234. 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.

235. Middenbermen verwijderen en apart fietspad gescheiden van de auto's is veel veiliger dmv verhoogde afscheidingstegels Op deze manier is het voor veel automobilisten ergerniswekkend dus niet veiliger op geworden.

236. Nee. Prima initiatief. Er moeten meer 30-zones komen

237. 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.

238. De aanleg van nieuwe schoolzones is een typisch voorbeeld van een maatregel die achter de tekentafel is genomen, zonder dat de situatie ter plekke goed is bestudeerd. Het is belachelijk om ervan uit te gaan, dat automobilisten keurig netjes achter fietsers blijven rijden. Of ze gaan de fietsers opjagen, òf ze gaan toch op dezelfde rijbaan rijdend inhalen, of ze gaan via de verhoogde middenberm inhalen. Het is een bezopen oplossing voor een probleem dat er in de oude situatie eigenlijk nauwelijks was. HEEL SNEL TERUGDRAAIEN

239. Ruimte op de weg is sterk vermindert, als de schoolzones te lang zijn, gaan de automobilisten onveilig inhalen omdat het veel te vertragend werkt. (Voor de zone bij de Plaswijkschool, bovendien zijn de regels erg onduidelijk, zo staan er nu borden dat er niet ingehaald mag worden maar in de regelgeving die hier geschetst wordt mag het wel. Als fietser wordt je regelmatig van de sokken gereden.

240. De oprit naar de Waterbuurt is onveilig omdat door de steilheid de auto's heen en weer worden geslingerd. De oprit naar het fietspad Steinenburg is te steil. Met de fiets krijg je een behoorlijke klap. Niet te doen voor kinderen op fietsjes en bakfietsen met kinderen. Hoe zit het met de voorrang? de Water en Grassenbuurt zijn 30 km gebieden. Dan heeft het verkeer dat de Plaswijckweg oprijdt voorrang. Binnen 30 km gebied heeft rechts voorrang!!

241. Maak ze minder lang

242. 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 vervuilen werken kunnen dan weg!

243. Ja, de randen van de middenberm witte of opvallende kleur geven.

244. Regelmatig controle op snelheid auto's

245. De regels van de schoolzones duidelijker communiceren aan weggebruikers

246. Ik wijs de schoolzone af, maar dat mag natuurlijk niet gezegd worden! Daar zijn geen vragen voor opgesteld. Ik vind de verkeerssituatie voor mij als fietser onveiliger geworden. Je moet bijna op de rand van de trottoir rijden om een auto te later passeren. De weg is veel te smal geworden voor een auto met fietser er naast. Ik los dat nu op om in het midden te gaan rijden als fietser ook al mag dat niet ik doe dat toch omdat ik niet omver gereden wens te worden. Ik reed een keer als automobilist over die weg achter een fietser. Een automobilist achter mij vond dat ik te langzaam reed, een haalde mij met een noodgang in over de linker wegheft levensgevaarlijk voor tegemoetkomende fietsers en auto's maar het gebeurt gewoon. Het is zoals zoveel in deze tijd, op papier mooi maar in de praktijk gevaarlijk!

247. Graag aparte brede fietspaden zonder autoverkeer.

248. Duidelijke verkeersborden; geen al te lange teksten.

249. de parallel 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 situaties 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.

250. 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 zebrapad 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 geplaatst 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. !!!!!**

251. Fietsers op de Ridder van Catsweg richting centrum moeten nu voorrang geven aan de Bloemendaalseweg, hetgeen de doorstroming belemmert. - Het was vele malen beter geweest prioriteit te geven aan de zeer onveilige toestanden voor alle verkeersdeelnemers, die momenteel heersen bij de van Loon-locatie Het wachten is op de eerste slachtoffers !!!! afz. Fred Ensink Catsveld 104 (ensinkf@kpnmail.nl)

252. Snelheid mag in heel de wijk naar 30. Van Bodegraafsestraatweg tot en met Bloemedaal. Er wordt overal te hard gereden en te weinig gehandhaafd. Er mogen meer snelheidskamera's geplaatst worden. Vooral automobilisten in Gouda rijden agresief en overtreden vaak verkeersregels. Het helpt niet om alleen bij scholen maatregelen te treffen, zolang mensen niet (pijnlijk, dus financieel) hun gedrag aanpassen.

253. Waarom die grote grijze middenvakken? Hierdoor smaller deel beschikbaar voor fietsers en auto's. Daardoor gevaarlijker voor fietsers met ongeduldige of egoïstische automobilisten.

254. Het gele bord "auto's is te gast, auto moet achter fietser blijven" is verwarrend. Fietsers gaan nu midden op de weg rijden, omdat zij denken dat de auto's toch achter hun moeten blijven. Haal dat bord dus weg en plaats een bord waarin wordt vermeld, dat de middenberm gebruik mag worden, Komt nu regelmatig voor dat er fietsers midden op de weg rijden, de auto's blijft daar dan netjes achter omdat hij ook de middenberm zo niet kan gebruiken, maar rijdt daardoor dicht op een kind dat wel rechts houdt. Allemaal dicht bij elkaar zo. Stel dat het kind gaat slingeren en tegen de auto klap!! Het is echt een rare situatie geworden zo op de Plaswijck. Bij de ridderslag is het absurd, dat het fietspad eindigt en de fietser dus gedwongen wordt op de weg te rijden waar het dus dient als snelheidsvertrager voor de auto, Belachelijk!! Op dat stuk proberen de auto's je gewoon in te halen. Ik rijd dus daar gewoon OP DE STOEP!! Wat ze daar moeten doen?? de stoep weer fietspad maken en een aantal hobbels maken op het gedeelte waar de auto's rijden.

255. Ik vind het bijzonder dat deze vragen een beetje als mosterd na de maaltijd is. Er is zover ik in mijn omgeving hoor veel critiek over de vernieuwde situatie. er zullen eerst weer slachtoffer moeten vallen voordat het weer helemaal terug gedraaid gaat worden. Zonde van ons belasting geld.

256. 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.

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

258. 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

259. Zie opmerking over parkeren Waterruit . Eerste stuk staan vaak auto's waardoor er vaak , eigenlijk altijd opstopping ontstaan en dit voor gevaarlijke situaties zorgt.

260. Verhoogde fietspaden Duidelijke scheiding met de wetvoorstel auto's Voetpaden

261. Eigenlijk niet. Ik meen als automobilist, dat de situatie voor de schoolkinderen, voetgangers en fietsers overzichtelijker is geworden en dat automobilisten enige discipline en tolerantie moeten tonen.

262. Voorkomen dat auto's kunnen inhalen. Dit geeft nu gevaarlijke situaties. Extra paaltjes op midden stuk is wellicht een optie.

263. Een slecht idee wat z.s.m. moet worden opgeheven. Auto's proberen voortdurend fietsers in te halen. Mijn moeder is al een keer bijna van haar fiets gereden door een ongeduldige automobilist. Een fysieke scheiding tussen fietsers en auto's is veiliger met een relatief smalle rijbaan en veel bumpers voor auto's. De huidige oplossing levert soms hachelijke situaties op.

264. Aan het begin van schoolzone staat/ stond een geel bord. Auto's achter de fietsen blijven. Duidelijke taal. Nu begrijp ik dat de auto's mogen inhalen als ze dit zelf veilig vinden, zelfs over de verhoogde middenberm. Onbegrijpelijk, want een haastige automobilist vind het al gauw veilig om in te halen. Hij loopt zelf toch geen enkel risico op letsel. Lekker stunts over de middenberm, een uitdaging. Meerdere malen zijn wij, als wij fietsten op de Plaswijckweg, krap ingehaald door auto's waarbij sommige gebruik maakten van de verhoogde middenberm. Op volle snelheid raasden ze langs ons heen. Ook fietsbumpers kleven en toeteren hebben we mee moeten maken. Nu rijden wij om, zodat wij deze gevaarlijke weg kunnen mijden. Het geeft een onveilig opgejaagd gevoel om er te rijden. Jammer dat er met de veiligheid van fietsers zo weinig rekening wordt gehouden. Aparte fietspaden en obstakels op de autoweg zodat de automobilist moet slalommen waardoor ze langzamer MOETEN rijden. Hierdoor kunnen schoolkinderen ook veiliger oversteken.

265. De schoolzone is onveilig voor fietsend schooljeugd (richting middelbare scholen) kruispunt Burg. van Reenensingel/Plaswijckweg. Schoolzone bij de ridderslag waarbij fietsers ineens de weg op moeten en niet in het verlengde een fietspad hebben is voor zowel fietser als automobilist erg gevaarlijk.

266. Meer toezicht op weggebruikers. Wanneer er sancties zijn zal mensen misschien beter aan de regels houden

267. Zones zijn zonde van het geld. Het is zeker niet veiliger. Je ziet de meest rare dingen gebeuren.

268. Ja, voor de Calslaan. Het is op de Calslaan vooral rond start- en eindtijd van de scholen heel druk. Veel leerlingen worden met de auto naar school gebracht. Ouders vertonen agressief rijgedrag en rijden harder dan 50 kilometer per uur. Hierdoor kan je vanuit de woonerven nauwelijks de Calslaan oprijden. Voor een straat met veel fietsers, voetgangers en auto's zou een 30 kilometer zone wenselijk zijn.

269. 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.

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

271. Auto's halen in door met hun linker wielen op de midden-verhoging te rijden. Misschien kunnen hier punten of blokken op gemaakt worden.

272. Fietsers en auto's scheiden van elkaar, dus weer gewoon aparte fietspaden en eventueel alleen verkeersdrempels dan gaat de snelheid ook naar beneden. De schoonzone die er nu ligt is veel te lang en daardoor krijgt je ook onveilige situaties!

273. Bord vsn auto's te gast groter en duidelijker neerzetten. De tekst in rood op de weg is top, maar bij fietsdrukte niet tijdig of goed zichtbaar.

274. Dit gaat over de schoolzone aan de Ridder van Catsweg; - Meer en felle straatverlichting. - Een duidelijk verkeersbord op het punt dat de fietsers het fietspad verlaten en de weg op rijden. - Meer verkeersdrempels voor de auto's, want die rijden alsnog te hard. - De weg versmallen zodat auto's de fietsers niet kunnen inhalen, want dat gebeurt nu wel ook al is het niet veilig. - Er is nu geen overzicht voor fietsers bij het kruispunt Ridder van Catsweg - Buchnerweg.

275. Weer terug naar een veilig fietspad maar wel 30km zone aanhouden

276. tegenstrijdige regels, auto mag via de het midden van de weg de fietsers passeren, er staat een groot bord met de tekst: auto te gast plus de tekst auto blijft achter de fietsers rijden

277. Flitspaal

278. Meer handhaving, snelheidscontrole op naleving van de regels

279. Schoolkinderen de verkeersregels bijbrengen en fietsgebruik stimuleren

280. Aanpassing op identieke wijze bij de Cirkel en het allerbelangrijkste: Pak de structurele hardrijders nou eens aan en houd regelmatig snelheidscontroles, m'n niet alléén in de schoonzones!

281. Op dit moment nog niet!

282. De weg is te smal geworden ,vooral voor het grote vrachtverkeer en de bus. Op de r.v.catsweg moeten de fietsers plotseling de rijbaan op zonder dat ze kunnen merken dat er een auto aankomt. Wat erg gevaarlijk is

283. Weer veilig fietspad zoals het was echt apart 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 zeeeeeeeer weinige die zich hier in de auto aan de regels houd. Fietsers en dus kinderen en ook ouderen worden afgesneden en opgejaagd.

284. 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.

285. Ja, zeker. De situatie is er voor fietsers niet veiliger op geworden, in mijn beleving om 2 redenen: 1. Als het automobilisten wordt toegestaan om fietsers in te halen (al dan niet via de middenstrook) ontstaan soms gevaarlijke situaties, zeker als het druk is. Mijn advies: de middenstrook niet gebruiken als inhaalmogelijkheid/-strook, laat auto's achter de fietser(s) rijden tot einde schoolzone en pas de schoolzone hierop aan. 2. Fietsers moeten bij de start van de schoolzone vanaf het reguliere fietspad 'invoeegen' op de fietsstraat. Dat is een gevaarlijke situatie, want aankomende automobilisten zijn daar vaak niet op bedacht. Er is een situatie gecreëerd waarbij de fietser, die voorrang heeft in deze zone, eerst moet kijken of hij/zij wel deze voorrang krijgt en de fietsstraat op kan (achterom kijken). Soms rijden automobilisten hard of kijken niet uit, waardoor de veiligheid van fietsers niet is verbeterd t.o.v. de oude situatie met een apart fietspad. Mijn advies: pas de situatie zo aan dat de fietser ook veilig de fietsstraat op kan, zij krijgen tenslotte voorrang op automobilisten die te gast zijn.

286. - drukte op Groen van Prinsteresingel/ Calslaan is niet aangepakt, rijden veel auto's (veel te hard), verkeer vanaf Calslaan krijgt geen voorrang. - grijze middenstukken zijn lelijk in straatbeeld opfleuren met beplanting (bloembakken/ bomen) - er zijn genoeg malloten (bv blauwe kentekens, of bewoners uit de wijken na Grassenbuurt) die over de grijze middenstukken of zelfs via tegenovergestelde rijbaan met grote snelheid fietsers inhalen. Levens gevaarlijk! - neerzetten plantenbakken op grijzen middenstrook om bovenstaande te voorkomen.

287. flitspalen neerzetten/ traject controle / snelheidsmeter zichtbaar

288. 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 enquête 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.

289. Tijdelijk observeren en de herhaaldelijk te hard rijdende auto's uitrusten met een begrenzer tot 30km/h, verplicht stoel ophogen zodat het hoofd 1cm onder het plafond zit, taakstraf als verkeersregelaars in de schoolzones, of als begeleider van fietsende kinderen op schooluitjes

290. Ik zou zeggen toch vaker controleren en zonodig boetes uitschrijven. Het probleem is gedrag. Wat mij betreft is daardoor de situatie onveiliger geworden. Fietsers die in het midden gaan rijden. Auto's die dan toch nog gaan inhalen via de verhoging etc.

291. Zone bij de Noordhoef, prima. Kort en overzichtelijk en daardoor veilig. De andere twee zone's zijn gewoon te lang, de versmalling van de rijstroken, mede door de zwarte middenstrook en meest rechtse (klinker) strook, indiceren een smalle rijstrook, veel automobilisten weten niet dat je (deels) over het talud mag rijden dus passeren rakelings de fietser. (als fietser heb ik eenmaal zelf een aanraking met een autospiegel gehad.) De weg is daar ruim genoeg en ik snap dat met de vernauwing de snelheid omlaag getracht wordt te krijgen, maar ruimere rijstroken geven gewoon ook een veiliger passeerruimte. Er zijn ook automobilisten die minder zeker zijn van de breedte van hun auto, blijven de hele strook achter de fietser rijden, ondanks dat er veilig gepasseerd kan worden. Dat leidt tot frustratie van de daarachter rijdende automobilisten. Kortere "smallere" zones bij de zijstraten/kruisende fietspaden, zoals bij de Noordhoef, zijn veel overzichtelijker en ook aanvaardbaarder voor de (gehaaste) automobilist, en daardoor veiliger voor alle weggebruikers. De gele aanwijzingsborden met "auto te gast, blijf achter fietser" zijn goed bedoeld maar hebben (zeker in het begin) geleid tot een hoop agressie van zowel fietsers, bromfietsers en automobilisten. Weghalen !!

292. Controleren op snelheid, het is bizar hoe hard sommige auto's door de schoolzones rijden. (Incl. Taxibusjes en moeders met kinderen op de achterbank)

293. 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.

294. Breng terug naar oorspronkelijke situatie. Veiliger voor fietsers en automobilisten kan dan ook weer normaal doorrijden. Nu gaan fietsers express breed rijden om automobilisten te pesten. Dat levert frustratie op en dus gevaarlijke inhaalmanoeuvres.

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

296. Gevaarlijke situatie kruising ridder van Catsweg en bloemendaalse weg met auto's en fietsers die tegelijk van de ridder van Catsweg komen. Beter zou zijn om fietsers voorrang te geven die de bloemendaalse weg op moeten

297. 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.

298. Ja, inhalen over de middenstrook is een heel slecht idee, levensgevaarlijk, er zijn afslagen tussen de middenstrook door. Dus inhalen over de middenstrook moet ten alle tijde verboden en onmogelijk gemaakt worden. Zet lage planten in de middenstrook dan ziet het er gelijk leuker uit. Verder is bij de Ridder van Catsweg de situatie dat het fietspad ineens ophoudt en de weg opduikt ook levensgevaarlijk, wij mijden deze weg nu op de fiets.

299. HAAL DIE BORDEN "BLIJF ACHTER DE FIETSER RIJDEN" WEG, DAT GEEFT VALSE VERWACHTINGEN M.B.T. DE FIETTERS. HET TRAJECT IS TE LANG. MAAK ER 2 TRAJECTEN VAN MET TWEE DUIDELIJKE OVERSTEEKPLAATSEN VOORZIEN VAN SIGNALERENDE KNIPPERLICHTEN OF VERKEERSLICHTEN. HOE MOEILJK KAN HET ZIJN.

300. Er staan grote gele borden met bij de schoolzones met de tekst "pas op, auto achter fiets" wat suggereert dat je niet in mag halen als automobilist. Nu blijkt uit deze enquête dat je wel mag inhalen, dat vind ik erg onduidelijk. In praktijk heb ik als fietser al vaak ervaren dat autos je op een gevaarlijke manier inhalen door bijvoorbeeld extra gas te geven zodat ze je snel over het middenvlak kunnen inhalen. Vervolgens wordt je dan als fietser juist weer afgesneden. Naar mijn mening was de oude situatie met een apart fietspad veiliger voor de fietsers. Een 30 weg met een los fietspad was naar mijn idee een veiligere optie geweest voor fietser en voetganger

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

302. Verbied het inhalen van fietsers door de autos in de schoolzone autos achter de fietsers en markeer duidelijk op de weg dat het een fiets pad(weg) is autos zijn hier te gast

303. Er staat een groot bord; auto te gast, auto moet achter de fietser blijven rijden. Nu staat hier bij uw regels al iets anders! Dat auto's wel een fietser mogen inhalen . Hier begint dus al de onduidelijkheid!

304. Kan niet meer, maar de fietspaden vond ik beter!

305. Zorg dat de inhaalregels voor alle weggebruikers duidelijk zijn, alsook de regel dat fietsers rechts moeten blijven.

306. Nee

307. 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

308. Één richtingsverkeer

309. 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!

310. Ik heb met deze vragen mijn mening niet kunnen geven. Ik vind het een slecht idee dat fietsers worden ingezet om snelheid van automobilisten te temperen. Wordt denk ik gevaarlijk bij donker regenachtig weer met fietsers die regelmatig zonder verlichting fietsen. Wachten op eerste ongeluk. Ik mijd nu als fietser deze zones. Fietsers vertonen ook vaak asociaal gedrag door bewust midden op de rijbaan te fietsen.

311. Oude situatie waar iedereen zijn eigen ruimte had was veel beter.

312. Zorg dat er geen gevaarlijke inhaal acties over middenstuk kunnen plaatsvinden

313. Te veel afleiding en onduidelijkheid

314. We moeten oppassen om geen overtrokken maatregelen te nemen. Als ik alle schooldagen per jaar neem van 8 tot 16 uur kom ik op ca. 1700 uur per jaar. Er zitten 8760 uren in een jaar. Dat betekent dat slechts in 20 % van de tijd de maatregel zinvol is. Alle overige tijd kan het ergernis oproepen en is het ook niet nodig om daar 30 km te rijden.

315. Ik vind de oude situatie veiliger toen de fietsers nog veilig op t fietspad reed en niet zoals nu op de rijbaan het zou veel veiliger zijn als alles via de verkeersregels ging en niet zoals nu de fietsers vogelvrij zijn en maar kunnen doen wat ze willen je hand uitsteken is er bijna niet meer bij

316. Ik erger mij ontzettend over het rijgedrag van automobilisten. Er staat duidelijk; auto te gast maar menig automobilisten rijden onveilig langs de fietsers. Enerzijds is er verbetering maar de roekeloosheid van automobilisten is hopeloos.

317. - 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!

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

319. de huidige oplossing is waardeloos, in het midden van de weg is zoveel ongebruikte ruimte die je kan gebruiken. het duurde ook veel te lang voordat het klaar was. waanzinnig slecht design

320. Betera bebording. Bij het begin van de schoolzone staat geen bord: Begin fietsstraat. Dit staat alleen op het wegdek maar dat is onvoldoende zichtbaar

321. 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).

322. Het is voor automobilisten die er niet bekend zijn onduidelijk dat er fietsers de weg op komen omdat het fietspad bij de weg komt. Het gebeurt ook regelmatig dat automobilisten extra vaart maken om de fietsers voor te blijven. Heel onwenselijk omdat ze daardoor juist op het kruispunt te hard aan komen rijden.

323. Onbegrijpelijk dat een gemeente niet vantevoren inziet dat een apart fietspad veiliger is dan fietsers op de weg te laten fietsen. De weg anders inrichten om de snelheid van auto's te verlagen en het aparte fietspad behouden was vele malen beter geweest.

324. auto's rijden vaak nog te hard en gaan dan rakelings langs fietsers sommige fietsers rijden uiterst rechts en dan passeren de auto's rakelings fietsers kunnen beter midden op de weg rijden dan moeten de automobilisten automatisch afstand houden

325. De schoolzone moet niet te lang zijn (lengte). Ik vind de schoolzone aan de Ridder van Catsweg erg lang en zie daar eigenlijk soms ongeduldige automobilisten gevaarlijke manoeuvres uithalen.

326. Opheffen! Zeer slecht en zeer onveilig. Strepen lopen door en houden spontaan op, zigzag gedrag fietsers en auto's. Opgejaagd als fietser. Weg te smal waardoor fietsers kunnen vallen tegen de weggaten. Middenberm houdt spontaan op dus auto schiet weer weg op of rijdt over overgangspad. Dat er nog gele borden nodig zijn zegt al genoeg over de duidelijkheid die de verkeersinrichting afdwingt.

327. Het is zeer onveilig door aggressief gedrag door auto's. De meeste volwassenen kunnen hier mee omgaan, maar ik heb al meerdere keren gevaarlijke situaties zien gebeuren als er (ook) kinderen fietsen, wat natuurlijk vaak gebeurt bij een school. Auto's gaan vaak vlak (+-1 meter) achter de fietsers rijden en toeteren vaak naar de fietsers. Zeker kinderen schrikken hier heel erg van en ik heb al meerdere malen kinderen zien slingeren of vallen, waarop de auto toch in gaat halen terwijl het kind zich duidelijk onveilig voelt. Ook heb ik auto's in zien halen over de verkeerde weghelft. Ook kan je vanuit de Grassenbuurt niet over de stoep naar een zebrapad, dus men moet oversteken zonder zebrapad of over de weg lopen, en bij beide is dit vervelend door het gedrag van een significante hoeveelheid automobilisten.

328. -Beter communiceren over welke regels gelden. -Het gevaar ,mbt het inhalen van fietsers, wat nu is ontstaan , valt niet weg te strepen tegen de veiligheid voor de school kinderen. -de irritatie die bij sommige auto bestuurders ontstaat uit zich in gevaarlijk weggedrag. Óók na de schoolzones...De plaswijck weg wordt ,wellicht als uiting van deze frustratie,als racebaan gebruikt

329. Ik heb al suggesties gegeven via Fietzersbond

330. Zet een camera meer.

331. Nederland stond bekend als land van het gescheiden fietspad. Nu draaien we dat terug en gebruiken we de fietser als verkeersdrempel. Waarom handhaven we de regels niet gewoonweg meer zodat deze 'dwang' niet nodig is. De situatie is echt onveilig en onaangenaam op de fiets omdat je opgejaagd wordt door de autos die achter je rijden.

332. 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.

333. Het inhalen over de midden strook niet toestaan en de weg nog smaller maken. Hier meer toezicht houden op de regels ook de regels voor parkeergedrag en rijgedrag door de anders van de kinderen die naar school gebracht worden door ouders. Woon zelf in de weerestein, waar door brengende ouders vaak hard de straat in gereden wordt en asociaal geparkeerd wordt. Heb hier ook bij de school al vaker een klacht over neergelegd.

334. 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

335. na de school zone rijden de auto's met een bloedgang richting de tjotterwerf doe daar eens wat aan

336. 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.

337. Wat meer groen

338. Ja, terug brengen naar de oude staat. Of het fietspad wat in de bochten verhoogt is toepassen op heel de rondweg. En gewoon alles 50 km laten. Dan is het voor iedereen veilig. Fietspad en auto weg gescheiden houden blijft de veiligste manier.

339. Ik snap de bedoeling een beetje, maar om fietsers te gebruiken om snelheid vd auto's eruit te halen is zo'n slecht idee. Een gedeelde weg werkt niet in Nederland. Gauw weer terug naar gescheiden strook voor fietsers en auto's. Haal de snelheid vd auto's er maar uit met flitspalen, mini trajectcontrole en/of verkeersdrempels. Ik hou mijn hart vast voor de kids die daar dagelijks fietsen. Mijn mening dit is een slechte beurt voor diegene die dit bedacht heeft.

340. 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.

341. Betere communicatie en info. naar de bewoners vd Plaswijck toe, betreft aanpassingen vd weg/straat.

342. Om een drukke weg veilig te maken zoek je juist de ruimte op. Nu is alles net te smal waardoor het verkeer niet meer goed op elkaar is afgestemd. Daarbij is het een doorgaande weg waar zelfs de stadsbus rijdt en dit ook niet het gevoel van veiligheid bevordert. Ik ben niet blij met deze situatie omdat het de doorstroom van het verkeer juist tegenwerkt waardoor gevaarlijk situaties ontstaan. Zonde van de investering

343. 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 fierse als automobilist de oude situatie boven de nieuwe.

344. Zo snel mogelijk weer afbreken!

345. 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 hetbverkeersvregement. 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

346. Veilig zijn deze niet. Bij het groene eiland zie niemand oversteken op wat voor tijdstip dan ook. Als je van het winkelcentrum af komt naar de driehoeken toe start opeens het fietspad,auto s Rijden hier ook eerst op . Bij de Ridder van Cats weg is het helemaal oppassen .Opeens staat er een paal op de weg dat je moet opschuiven anders zit je op het fiets pad. Het fiets pad stop opeens en dan moet je de weg op . Ga proberen als het druk is. Bij de Cirkel duurt het lang voordat je de grassen buurt uit kan komen. Je moet over de middenstuk heen om naar de andere kant te gaan. Veilig is het er niet op geworden. Jammer dat de dames en heren achter het bureau het anders zien.

347. Ja, zo snel mogelijk opdoeken en niet opnieuw geld verkwanselen aan stompzinige maatregelen die weer achter een bureau zijn verzonnen.

348. Ik vind het bijzonder jammer dat jaren geleden het verkeerslicht op de plaswijckweg is weggehaald bij de Cirkel. Dat was veilig en had nooit weggehaald moeten worden

349. Verkeersdrempels mogen hoger om het harder rijden dan 30 km/u tegen te gaan

350. Zie mijn vorige reactie, vind het nogal een gedurfd concept, veel automobilisten zijn erg ongeduldig, je brengt de auto en fietser nu echt geforceerd bij elkaar en verwacht dat dit dan wel goed zal gaan.... Denk toch echt dat gewoon de geheel plaswijckweg 30km zone te maken veel goedkoper is iem flitspalen of consequente handhaving, zolang er autos in de sloot belanden aan de plaswijckweg hoef ik niet verder uit te leggen wat het echte probleem is..... en de oplossing is mijn insziens niet de fietsers en automobilisten geforceerd bij elkaar te brengen.... Er zijn teveel "gekken" die achter het stuur zitten....

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

352. nee

353. Komende met de auto vanaf de Burgemeester van Reenensingel op de Plaswijckweg is de bocht de Waterruit in te krap.. Door de hoek van meer dan 90 graden ligt de hoeksteen te veel naar het midden van de Waterruit, waardoor je met de auto niet goed rechts de Waterruit opkomt, maar teveel in het midden van de straat. Dit is vooral vervelend, als er verkeer de Waterruit uit komt. Zeker als er in de Waterruit auto's geparkeerd staan en je je auto achter een geparkeerde auto moet plaatsen om uitgaand verkeer voor te laten gaan. Graag die hoeksteen iets verleggen naar de zuiden.

354. Auto's helemaal niet inhalen. Nu doen ze het echt met een rot vaart en als je daar dan fiets samen met je kind dan is het afwachten wanneer ze je raken. Zelf politieauto's doen gevaarlijk inhalen.

355. De huidige situatie is verlaten gevaarlijk. Fietsers rijden vaak met 3 of 4 man naast elkaar zeker op de Ridder van Catsweg de vorige situatie was veel veiliger dan nu. Als je bijvoorbeeld de bocht neemt van af het tuincentrum is onveilig en onoverzichtelijk te gevaarlijk dus.

356. Geen mogelijk bieden om toch in te halen als dit veilig kan. Ik wist niet dat dat toegestaan was. Waarom eigenlijk? Er staat toch duidelijk aangegeven dat de fietser de baas is!

357. Ik lees nu pas dat een auto mag inhalen. Terwijl er meldingen staan: auto te gast, auto achter fietser blijven. In de oude situatie haalde autos je van alle kanten in. Deze worden afgeremd omdat ze in principe op een fietspad rijden. Nu zie ik dat ze op deze vermalde weg nog steeds fietsers mogen inhalen... dan is de oude situatie veiliger en beter. Het beeld dat de fietser dus de leiding heeft op dat stukje weg is een vertekend beeld. Nu is het dus "free for all" op een versmalde weg.

358. Flitspalen en wel zo snel mogelijk

359. Niet toestaan dat auto's fietsers inhalen. Ook niet via de middenstrook! Ik vind het echt niet fijn meer om op de Plaswijckweg te fietsen. Auto's rijden heel hard en dicht naast je. Daar schrik je van.

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

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

362. Auto's mogen niet inhalen. Ook niet over de middenstuk. Dit is onveilig voor de fietser.

363. Beter weghalen en kinderen opvoeden over het gebruik van de openbare weg. Persoonlijk vind ik dit soort zones echt betutteling.

364. Ik vond de oude situatie veel veiliger. Auto's moeten helemaal geen fietsers inhalen op de schoolzones stuk

365. De regels zijn onduidelijk. Dus is gedrag niet te voorspellen en dat zorgt voor onveilige situaties. Dat het toegestaan is om in te halen is een absolute misser. Ik wordt dagelijks van mijn sokken gereden (lange schoolzone bij cirkel) en ook bij de wegversmalling daar vlakbij. De mensen die deze weg voorheen als racebaan gebruikten doen dat nog steeds en dat zijn ook de mensen die wel inhalen als het niet veilig is. De schoolzone bij de cirkel is te lang. Mensen kunnen het geduld niet opbrengen om zo lang achter een fiets te blijven hangen. Als fietser ben je hier de kop van jut. Het nodigt uit tot onveilig inhalen als je als fietser aan de zijkant van de weg fietst. Ik neem nu de ruimte en fiets in het midden van de weg omdat ik het gevoel heb dat dat veiliger is. Minder autos halen dan in maar je wordt dan nog steeds gevaarlijk ingehaald. Bij de carrousel ervaar ik vooral dat regels onduidelijk zijn en er ontstaan gevaarlijke situaties omdat je niet weet wat je van elkaar moet verwachten. Als er aparte instructie nodig is om duidelijk te maken hoe je je op een bepaald stuk weg hoort te gedragen, is er met de inrichting van de weg iets goed mis gegaan. Borden met de mededeling auto achter fiets suggereren ook iets anders dan de berichten via de verschillende brieven (deze en het bericht via de school). Ik fiets als mijn zoon van vijf zelf naar school (carrousel) fietst buitenom over de omloopkade (alleen fietspaden) omdat ik het te gevaarlijk vind.

366. Ja, terug naar oude situatie en dan betere fietspaden.

367. Ik denk dat een flitspaal voor auto's afgesteld op 30km pu veiliger en stukken goedkoper was geweest dan deze 'oplossing'. Voorheen hadden fietsers hun eigen fietspad, nu fungeren ze als levende pionnen voor de auto's.

368. 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.

369. 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

370. -Probeer de wijken mee te nemen in dit soort besluiten. -Dit is weer zo'n kinderachtige regel om het autorijden zo onaantrekkelijk mogelijk te maken. -Hele proces zat vol met fouten, wijken slecht bereikbaar en bewoners die niks horen van het proces (voorafgaand, tijdens de bouw en naderhand). -Had één of twee flitspalen neergezet. Had op veel meer begrip kunnen rekenen. Veel effectiever en efficiënter. -Mijn insziens zorgt dit voor meer verkeersonveiligheid. Fietsers midden op de weg met 15kmph, automobilisten die er snel voor willen om niet achter een fiets terecht te komen. - Het is wachten op de het eerste zware ongeluk. -Er is weinig begrip vanuit fietsers richting automobilisten en vice versa. -Ronduit belachelijk besluit.

371. Misschien moet de 30km zone omlaag, naar het niveau van de fietsers (15km). Sommige mobiliseren zien de 30km als min. snelheid en jagen daarom de fietsers op. Inhalen wordt getracht, echter dit gaat soms maar net goed omdat er te weinig lengte is om in te halen. Het grootste probleem is het gedrag van de automobilist, die te gehaast is en vaak geen zin heeft achter de fietser(s) te blijven. Daarbij komt dat de regels niet een duiding zijn en inhalen van fietsers vanwege de lengte en snelheid niet een goede optie is.

372. Het doel om de verkeerssituatie veiliger te maken is in mijn ogen grandioos mislukt. Een zone van 30 km in combinatie met een aparte fietsstrook en rijbaan voor auto's zonder verhoging ertussen is wellicht een veilige oplossing. Voldoende ruimte voor fietser en auto dus. Op dit moment worden de tussenliggende stukken zonder schoolzone's door auto's gebruikt als racebaan. Het gaspedaal wordt hier flink ingedrukt. Het lijkt erop of de schoolzone's bij sommige automobilisten bijzonder agressief rijgedrag bevorderen.

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

374. 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).

375. Maak een aparte fiets strook voor de fietsers en maak hoge verkeersdrempels waar je echt heel zacht overheen moet met de auto

376. 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.

377. Herinrichten met aparte fietspaden !

378. Misschien is een flitskast op de 30km zone een idee omdat ze dan wel max 30 rijden. En geen mogelijkheid geven tot inhalen van de fietsers door de autos want dat is levens gevaarlijk.

379. Weer afzonderlijke fietspaden

380. 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!

381. Het heeft heel veel geld gekost ,maar het is niet veiliger.

382. Oude situatie was overzichtelijker en veiliger. Het gevoel dat auto's je op jagen en fietsers denken nu dat se god in Frankrijk zijn en fietsers soms met 3 a 4 man naast elkaar

383. Misschien nog 30 km op het wegdek erbij

384. 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. Fietsters vinden blijkbaar niet altijd prettig om op de weg te rijden. Ik zie ook vaak automobilisten die zich agressief gedragen ten opzichte van fietsers.

385. De lagere snelheid eerder in laten gaan en niet op het moment dat de fietsers de weg opgaan. Dit laatste kan tot onveilige situaties leiden

386. De fietsers moeten van baan wisselen en in de oude situatie konden ze rechtdoor rijden.

387. Geen fietsers op de rijbaan. Daardoor word het allemaal gevaarlijk. Straks in de winter valt er 1 en dan heb je iemand onder je auto

388. zie suggestie inhaalverbod

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

390. 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 gehandhaafd 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.

391. Maak het begin van de zone op de straat duidelijker. Nu in donker en bij nat weer slecht te zien vanuit de auto.

392. Op de oversteekplaats in de omgeving van het gebouw de Rotonde heb ik in ca 48 jaar 3 tot 5 keer in totaal een kind zien oversteken. Dat terwijl ik gemiddeld zeker 4 keer per dag daar lang kom.

393. Meer controle voor t opjagen van de fietsers erg vervelend en irritant als je ze voorbij race

394. 1. Regel 2 is een idiote regel. Zoiets staat toch niet in het wegenverkeersreglement?? Wij hebben pas in deze enquête 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.

395. Auto's zijn te gast, echter is hier vrij weinig van te merken. Veel drukte tijdens spits momenten waarbij auto's met name voetgangers en fietsers geen ruimte en rust gunnen.

396. Door de fietser onverantwoord vrijspel te geven, de auto's op te sluiten en elkaar daardoor niet meer de ruimte op de weg te geven die we samen nodig hebben is het veel onveiliger geworden. Geef fietsers, voetgangers en automobilisten ieder hun eigen ruimte. De oude situatie was veeeeeeel veiliger voor iedereen.

397. 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.

398. nee

399. Handhaving tot het voor iedereen normaal geworden is. Dus deel boetes uit voor verkeershuffers.

400. Situatie stevig aanpakken. Gescheiden fietspad. Fietsen met jonge kinderen is zo gevaarlijk en onprettig geworden. Je wilt auto's er wel langslaten maar daar is geen ruimte voor. Anderzijds is 10 km per uur fietsen met een kleuter naast je ook onprettig omdat anderen last van je hebben. Dit was eerder nooit een probleem. Mijn vraag is echt: waarom deze veranderingen?! Ik sta zeker open voor goede alternatieven maar dit is echt dagelijks zo naar. Ik denk dat degene die dit heeft bedacht hier niet vaak fietst en zeker niet met kinderen...

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

402. Er zou op de Ridder van Catsweg, als je vanaf de kruising Van Reenensingel/ Ridder vanCatsweg richting de scholen Carrousel en Ridderslag rijdt, direct al ee duidelijke (voor)-aankondiging moeten staan, dat over ca 200 meter de weg ingrijpend veranderd gaat worden; (is geworden). Dat kan mosschien snelheids-verlagend werken (!)

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

404. Ja paaltjes in het midden vlak aanbrengen zo dat auto's je er niet meer in kunnen halen

405. Zo snel mogelijk weer opheffen. Er is weer voor een "Goudse" oplossing gekozen nl. "het middel is erger dan de kwaal" De wegenverkeerswet geldt voor ALLE weggebruikers niet alleen voor de automobilist. U geeft in de brief aan dat het is toegestaan om over de middenberm in te halen terwijl de bebording ter plaatse aangeeft dat de automobilist ACHTER de fietser moet blijven. Dit is zeer verwarrend voor beide partijen en geeft discussie die er niet moet zijn. Het moet duidelijk zijn en dat is het nu niet met de verschillende standpunten van de gemeente Gouda.

406. Het is ipv veiliger onveiliger geworden. Auto's willen inhalen, terwijl ik naast mijn dochter fiets, waardoor ze je bijna van sokken rijden. Fietsers gaan extra breed rijden waardoor je er als auto niet langs kan. Het stuk op de Ridder van Catsweg was juist zoveel veiliger met het andere fietspad. Zeker omdat je daar de brug overmoest, en je niet overal ogen moest hebben om over te steken. Ik vind het allemaal maar waardeloos geworden. Zeker geen verbetering!!!!

407. Terug hoe het was. Veel overzichtelijker. Minder regels waar ik me ontzettend aan stoort. Teveel regels is zeer storend

408. Gemeente had met buurtbewoners moeten overleggen vooraf en niet achteraf via een enquête. De situatie is juist onveiliger geworden. Fietsers steken zomaar over en wandelaars ook. auto's halen gevaarlijk in. Al met al is er niks verbeterd. Beter was geweest om de fietspaden te behouden en om fietspaden af te schermen met drempels zodat een auto niet het fietspad kan afsnijden. Meer was er niet nodig. Dat had de gemeente ook nog eens veel geld bespaard. Nu is er vreselijk veel geld uitgegeven om een verkeerssituatie helemaal te wijzigen en heb is er niet eens veiliger op geworden.

409. U zegt dat de auto's achter de fietsers moeten blijven(zie de borden) en vervolgens zegt u dat de auto's de fietsers mogen passeren. Dat is nogal verwarrend

410. Auto's halen fietsers toch vaak in, dit is onveilig. De zones zijn te groot, waardoor er sneller wordt ingehaald.

411. De fietsen gescheiden houden van autoverkeer

412. 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

413. De situatie zou anders ingericht moeten worden. Als fietser voel je je onveilig. Het is al meerdere keren bijna misgegaan. Mijn suggestie zou zijn om een apart fiets gedeelte met een afzetting/verhoging te creëren en voetpaden langs de plaswijkweg te maken of de situatie weer terug te brengen naar de oude situatie. Deze was minder gevaarlijk dan zoals deze nu is. En strengere controle op fout parkeerders bij de school de Cirkel aan de kant van de plaswijkweg.

414. Het is zeer gevaarlijk om van het fietspad de rijweg op te gaan als er auto,s aan komen

415. 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.

416. Info is onduidelijk. Het bord zegt: auto achter fietser. Dan is het irritant om te zien dat een auto fietsers inhaalt, soms met gebruikmaking van het middenvlak. Nu lees ik dat de regels dat toestaan, mits het veilig gebeurt. Dubbele boodschap!

417. Had verhoogde randen gemaakt tussen rijweg en fietspad. Ik zie nu vaak auto's fietsers gevaarlijk inhalen of fietsers die heel langzaam fietsen en al het verkeer ophouden .

418. 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

419. Verhogen van de drempels zodat de snelheid er echt uit gaat bij de auto's. Over deze drempels kun je gewoon met 50 km/u. Informatie campagne met beelden - Bijvoorbeeld een foto van een aanrijding met de tekst 'Dit wil je niet, houd rekening met elkaar!' Als er geen fietsers fietsen, zie en hoor je dat de automobilist geen snelheid mindert. Vooraf waren de regels niet bekend en werd de weggebruiker er opeens mee geconfronteerd.

420. 1. zebrapad maken ter hoogte Poort Waterkers- Plaswijkweg, 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.

- 421.** 1) Op weggedeeltes zonder fietsstrook fietsers met 2 naast elkaar, mits zij het overige verkeer niet hinderen (1 ouder met klein kind uitgezonderd). Zo is het mij vroeger altijd geleerd. 2) Met de auto rijdende over de Ridder van Catsweg richting de Burgemeester van Rhenensingel vindt er op een gegeven moment middels een paaltje een afscheiding plaats van het fietspad met het weggedeelte voor auto's. Heb gemerkt dat dat in het donker heel verwarrend kan zijn.
- 422.** De borden die bij de schoolzones staan, zijn niet in lijn met de regels die in deze enquête zijn gepresenteerd. Over het algemeen zal de situatie wellicht voor voetgangers als veiliger ervaren worden maar dat gaat ten koste van de veiligheid van fietsers en automobilisten. Het is moeilijk te bevatten dat een gescheiden weg en fietspad, met een fatsoenlijk zebrapad, niet de juiste oplossing is. Er lijkt een te geavanceerde oplossing voor een probleem te zijn verzonnen die voornamelijk frustratie (en daarmee gevaarlijk gedrag) veroorzaakt.
- 423.** Duidelijker maken voor de automobilisten dat fietsers ineens van het fietspad op de weg komen te rijden.....
- 424.** Kom zelf ervaren in de ochtend- en middagspits hoe het is, en probeer dan verschillende vervoersmiddelen en invoegplekken uit. Zeker in het donker! En ook s'avonds laat als auto's daar "gewoon" weer 80 rijden en zich niet af laten remmen door een eenzame fietser.
- 425.** Wel onderhouden
- 426.** Terug naar de eerdere opstelling. Iedereen voelt zich opgejaagd of geïrriteerd door andere weggebruikers, waardoor er hele enge situaties ontstaan. Ook ligt de Plaswijck School zo dicht op de weg dat dit hele gevaarlijke veroorzaakt (denk aan net fietsende kinderen die de weg op komen).
- 427.** Fietsers beschermen met afgescheiden fietspad, niet de fietsers zodanig voor de auto's laten rijden dat de fiets als buffer fungeert. Deze situatie is wachten op ongelukken naar mijn mening, zeker als auto kennelijk ook nog legitiem mag proberen zich via middenstuk erlangs te wurmen.
- 428.** Het bord 'auto achter fiets' staat lijnrecht tegenover de 'rege': in halen mag over het middenstuk.. Dat is een bubbel boodschap en daarmee niet veilig. Inhalen over het middenstuk zo min verboden moeten worden als je t echt veiliger wilt maken. Automobilisten rijden geen 30 km en als ze inhalen over het middenstuk ontstaan er gevaarlijke situaties. Gewoon jezelf aanpassen: enen niet jakkeren, max 30 rijden en daarna je weg vervolgen. Goed om de gehaastheid uit dit stukje verkeer te halen
- 429.** Flitspaal ,of meer handhaven . Laat de voet en fietspaden gewoon doorlopen en niet ineens stoppen
- 430.** weghalen! levensgevaarlijk. alternatief: fietsstrook afgescheiden van de rijbaan.
- 431.** weghalen
- 432.** 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)
- 433.** De situatie zoals hij nu is is slecht doordacht, automobilisten halen de meest gevaarlijke capriolen uit om maar voorbij de fietsers tekomen ookal is daar geen ruimte voor. Fietsers waren beter afgeweest met een gescheiden fietspad, en voor de oversteek plaatsen een verkeerslicht met camera (wordt ook meteen de snelheid uit het verkeer gehaald)
- 434.** Herstel de oude situatie en heroverweeg functiebehoud voor functionarissen die hiervoor initiatief hebben genomen.
- 435.** Het stuk bij de Plaswijckweg en bij de Ridderslag is behoorlijk lang. Hierdoor voelen fietsers zich opgejaagd en sommige automobilisten worden ongeduldig en maken een gevaarlijke inhaalmanoeuvre.
- 436.** Handhaving
- 437.** Er wordt te hard gereden op de ridder van catsveld. Berlijnse kussen plaatsen of een snelheid van 30 km of camera's plaatsen.
- 438.** de borden geven andere informatie als wat ik hier lees,jammer.....
- 439.** Plaswijck is een van de grootste en drukste wijken van Gouda, deze weg is bedoeld als ontsluiting en was goed zoals het was.
- 440.** Besteed meer aandacht aan de uiterst gevaarlijk hoge snelheden die s'avonds en s'nachts worden gehanteerd op de plaswijckweg.
- 441.** Moeilijk te zeggen, een aantal automobilisten hebben er moeite mee zich aan de regels te houden. Soms rijden ze hard rakelings langs je heen. Ik weet niet wat daar aan gedaan zou kunnen worden.
- 442.** Stel voor alle duidelijkheid en veiligheid een inhaalverbod in in deze zones. Geef dit ook aan met borden.
- 443.** Haal ze weg.
- 444.** De verandering had niet hoeven. Kinderen moeten ook elders kunnen fietsen, zonder de wegaanpassingen, met of zonder begeleiding.
- 445.** 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.
- 446.** Gewoon kort achter elkaar 5 drempels leggen zoals op het parkeerdek van WC Bloemendaal en het fietspad weer op de oude plaats met opstaande rand tussen fietspad en straat
- 447.** 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.
- 448.** Tip: een weekje consequent bekeuren, dan is het wel duidelijk voor de automobilisten.
- 449.** Ruimte creëren en regels moeten bekender zijn.
- 450.** 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.

- 451.** Gewoon inhalen door auto's verbieden. Staat ook aangegeven: auto achter fiets! dat is inconsequent. Meeste automobilisten blijven ook achter een fiets rijden.
- 452.** Maak duidelijk dat fietsers niet ingehaald mogen worden in die zones. Mogelijkheden om toch via middenstuk fietsers in te halen maakt het onnodig diffuus.
- 453.** Op borden staat niet aangegeven dat je fietsers veilig mag passeren. Er staat dat je achter de fietsers moet blijven. Die borden moeten dus aangepast worden.
- 454.** Maak AUB weer een apart fietspad voor fietsers, met een scheiding zoals ter hoogte van Waterkers, doe 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!!
- 455.** De inrichting van de middenberm veroorzaakt gevaarlijke situaties. Zowel fietsers als automobilisten rijden daaroverheen, wat gevaarlijke situaties creëert. Mijn suggestie zou zijn om daar een groen stuk van te maken. Direct in de grond, zodat autos er niet meer overheen kunnen om fietsers in te halen. Of met bloembakken, zodat fietsers er nog wél overheen kunnen fietsen om "hijgende" autos uit de weg te gaan.
- 456.** Het bord 'Auto achter fiets' suggereert dat auto's niet mogen inhalen. Volgens de regels in deze enquête zou dat wel mogen. Door het inhalen ontstaan juist de gevaarlijke situaties. Door het inhalen voel ik mij als fietser een hindernis voor auto's om zo hen snelheid te beperken. Mijn advies: verboden in te halen en dus ook niet over de middenstrook. En handhaven!
- 457.** Niemand weet van de regels af. Als je als automobilist wilt inhalen, worden (oudere) mensen boos. Fietsers blijven in het midden bewust langzaam fietsen, het is wachten tot er een automobilist komt die geen geduld heeft. Als fietser zijnde voelt het onveilig en opgehaast
- 458.** 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.
- 459.** 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.
- 460.** Mijn beoordeling gaat met name over die van de Ridder van Catsweg, gezien vanuit Plaswijck. Hier sterke aanbevelingen: 1) De fietsers moeten hier plots de weg op. Voor de auto is dit erg slecht te zien. Ik ben hier al 2x bijna aangereden. Dit moet een stuk duidelijker voor de auto, of gelijkmatiger voor de fietser. 2) De auto's komen vaak gehaast aan (met zeker 50km/u). Daar waar de fietser de weg op moet geldt weliswaar 30km/u, maar dat is maar net. Veel auto's rijden daarom nog steeds rond die 50km/u. Waarom niet veel eerder beginnen met 30km/u en het plaatsen van een drempel! Net zoals dat bij de andere zones wel is. 3) Jullie blijven zeggen dat mensen er aan moeten wennen, maar het moet duidelijk zijn voor de autos, en dat is het niet. Er komen ook mensen over de weg die er nooit zijn geweest. Het is dan vreemd dat de weg ineens 30km/u wordt en tegelijk er fietsers de weg op komen. 4) De belijning is verkeerd. Nu lopen de lijnen alsof de weg nog steeds primair voor de autos is. Terwijl je wilt dat het fietspad juist heel breed wordt. Graag zo snel mogelijk aanpassen, want ik vrees voor mijn kind. De autos van met name schoolbrengende ouders (!) rijden daar te hard in op de zone. Op de Plaswijckweg vind ik het trouwens prima. Daar fietsen ze al op de weg, dus dat is geen verrassing. Enige verrassing is voor de auto die dan ineens tegen de middenberm aan rijdt, maar die is laag, dus niet echt een probleem.
- 461.** Draai deze aanpassingen terug, vooral om de fietsers beter te beschermen
- 462.** Zorg dat auto's niet middenop gaan parkeren
- 463.** 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.
- 464.** Na de schoolzone gaan de fietsers verder over het fietspad. De bocht die andere weggebruikers dan moeten maken is slecht aangegeven.
- 465.** Bord van auto te gast weg halen Situatie ridder van catsweg is gevaarlijker geworden ,fietspad oude situatie was veel beter nu is het voor de automobilist onoverzichtelijk omdat ze van 2 situaties rekening moeten houden inplaats van een bloemendaalseweg en ridder van catsweg dus dubbel Niet over na gedacht Jullie hebben een gevaarlijke situatie gekreerd.
- 466.** 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
- 467.** Graag afbeelding van fietsen op de weg om de 20 meter , is een fietspad met auto's te gast !!!!
- 468.** Fijn dat t zo geworden is!
- 469.** Fietsafbeelding op de weg graag om de 25 meter , duidelijk maken dat het een fietspad is en auto's TE GAST , ben benieuwd met de wintermaanden in het vooruitzicht!!
- 470.** 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.
- 471.** Beter plan maken.
- 472.** Bij de oversteek op de plaswijckweg waar vroeger verkeerslichten stonden, is in het verleden de weg versmald en een dertig-kilometer snelheid ingevoerd. Kan de weg ook niet roze gemaakt worden zodat er een uniformiteit ontstaat.
- 473.** -Zorg dat de status van voorrangsweg Plaswijckweg weer helder wordt ter hoogte van waterruit en raagrass. -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?

- 474.** Hier is gewoon niet over nagedacht zo lijkt het. Niemand kan zich vinden in deze situatie. Wat was er mis met het oerhollandse idee van twee rijstroken met fietspaden? Juist bij schoolzones zou je de fietsers hun eigen gereserveerde baan moeten geven, ipv al het verkeer wat geen voetganger is over dezelfde baan te laten verlopen. Mijn suggestie is daarom, herzie de plannen en verander de huidige situatie in een daadwerkelijk VEILIGE situatie, waarbij automobilisten weliswaar moeten stoppen voor overgangs/zebrapaden, maar gewoon kunnen rijden op hun eigen baan. Evenals fietsers met het voetpad er naast. De onkruidstrook en middenheuvel is werkelijk onnozel. Bedankt dat wij via deze weg onze grote zorgen kunnen uiten. Mvg. Jasper de Graaf (bezorgde en gefrustreerde vader)
- 475.** het fietsgedrag van scholieren is zeker voor verbetering vatbaar. vaak spontaan, ongenueanceerd fietsgedrag, wat gevaar brengt.
- 476.** Als automobilist was het mij niet duidelijk dat ik wel mag inhalen als het veilig kan. Dat zal ongetwijfeld komen door het bord waarop met koeienletters staat dat het niet mag. Ik snap ook niet dat die regel van toepassing is. Maak het duidelijk voor iedereen, zodat fietsers en automobilisten weten waar ze aan toe zijn, dus NIET inhalen ipv 'nou ja misschien mag het mits het veilig kan'. Dat gaat gewoon niet werken, omdat je dan uitgaat van de perceptie van de automobilist (en die is niet altijd goed). Dus concreet: fietsers mogen niet worden ingehaald, punt! Waar hebben we het ook over, een strook van 150 (?) meter waar je dan maar even geduld moet hebben als je de pech hebt dat je achter een trage fietsers zit.
- 477.** 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.
- 478.** 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).
- 479.** Maak het onmogelijk voor auto's om over de middenstrook te rijden. Dat zou veel schelen.
- 480.** Fietspaden weer breder maken. Veel auto's halen toch in en dan heb je als fietser erg weinig ruimte. Ik vind het zelf al gevaarlijk op de fiets maar voor mijn kinderen helemaal. Ook voor automobilisten is het soms lastig in te schatten of je er langs kan, zeker in het donker.
- 481.** Fietsers rijden vaak 3 breed. En auto's halen in over het vluchtheuveltje. Het is gewoon weg onveilig geworden.
- 482.** Ik zou graag terug willen naar de oude situatie. Gewoon weer een fietspad en een normale (brede) weg voor auto's. Ik rijd nu - in de nieuwe situatie - meestal midden op de weg omdat auto's anders rakelings langs mij heen rijden en ik bang ben daardoor mijn evenwicht te verliezen. Ik heb nu regelmatig boze automobilisten achter mij rijden die schelden, middenvinger opsteken of toeteren en naar hun voorhoofd wijzen. Mijn man wil niet maar over deze weg rijden met zijn fiets en rijdt nu om. Ook mijn kleinzoon vindt het eng om over deze weg te rijden en rijdt nu ook om. Ikzelf heb ook vaak gezien dat kinderen slingerend uiterst rechts gaan fietsen zodat auto's er langs kunnen rijden, zonder dat zij de middenstrook gebruiken. Vaak rijden ze veel te hard en te dichtbij. Het is wachten op een ernstig ongeluk. Ook de regel dat auto's gebruik mogen maken van de middenstrook strookt niet met het bord aan het begin van de weg waarop staat dat auto's achter de fiets moeten blijven. Hierdoor wordt het erg onduidelijk wat nu wel mag en wat niet.
- 483.** Beter is een fietspad afbakenen.
- 484.** Niet doen deze inrichting is juist door het gedrag van de fietsers en auto die zich hieraan ergeren niet veiliger
- 485.** Zet een goede instructie video over het gebruik door fietsers en auto's online.
- 486.** Meer borden of op straat 30 km aanbrengen . Nu staat het alleen aan beide zijden van het begin van de schoolzones . Het is en blijft een racebaan ! Men rijdt met een noodvaart over de oversteekplaats en met een aanhanger geeft het extra geluidsoverlast.
- 487.** De oude situatie was veiliger voor de fietsers dit is een zeer ondoordacht plan fietsers scheiden van de rijbaan dat is de veiligste optie
- 488.** Graag bij de Veste en de nieuwbouw ook een rode zone...heeeeeeeel graag...
- 489.** 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.
- 490.** Ik vind het bijzonder dat ik een enquête mag invullen waarin het lijkt of ik er wat van mag vinden 3 maanden nadat ze klaar waren. Ze zijn over een periode van meer dan een half jaar zijn aangelegd naar ik vermoed voor veel geld. Ik denk dat wanneer alle geënquêteerden grote problemen met de zones zouden hebben ze niet weer terug veranderd zullen worden.
- 491.** volgens mij is de zone bij water en grassen buurt ingericht als fietsstraat en is inhalen verboden. nu rijden de autos nog te hard en halen in . misschien handhaven ?. Een andere oplossing was geweest een separate fiets strook waardoor fiets en auto gescheiden zijn. In velen ogen een veel meer gewenste oplossing
- 492.** Prima initiatief, voor alle partijen wel even wennen! Verkeersveilig voor schoolgaande
- 493.** Terug draaien. Appart fietspad voor iedereen veiliger
- 494.** 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.
- 495.** 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!!
- 496.** Het materiaalgebruik voor de middenbermen (zwart asfalt met uiterlijk van klinkers) is extreem lelijk en onaantrekkelijk. Daadwerkelijk gestrate middenberm is nog meer verkeersremmend en aantrekkelijker.

497. Bron van irritatie

498. 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.

499. Ik zou eerder, voordat de zones gepland werden, de mening van weggebruikers gevraagd hebben. Dan heb je, mocht de planning toch door gaan, de mogelijkheid tot vergelijking. Ik vind het niet juist om fietsers te gebruiken om autoverkeer af te remmen. Met verkeersdrempels voor auto's kon het fietspad zo blijven als het was. Dat was een stuk goedkoper en veiliger geweest.

500. fietsers een aparte rijstrook geven

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

502. Breng vooral de schoolzones bij de vrije school en de plaswijckweg zone bij de water en grassen buurt terug naar de oude situatie, vooral in de donkere uren is het gevaarlijk als fietser, de automobilist heeft regelmatig te weinig geduld voor deze lange stroken. met name de vrije school zone is te lang te gevaarlijk en niet alleen door de auto, vaak fietst de fietser in het donker zonder licht of met gebruik van de telefoon

503. De verplichte overgang voor fietsers van fietsbaan naar rijbaan bij de Ridderslag gaat nog eens doden opleveren, dit is levensgevaarlijk ingericht. Het is heel onduidelijk voor fietsers en auto's aangegeven.

504. De situatie is verschrikkelijk, totaal onveilig, levensgevaarlijk, kleine en grote auto's proberen toch in te halen, bij een beetje windvlaag bots je op n auto. Ook het hinderlijk achter je duwen is erg gevaarlijk, ook het continu versnellen en afremmen van auto 's is vervelend. De plaswijckweg is toch al voor jongeren in auto 's een racebaan, nu helemaal! Als je niet met de situatie bekend bent is het onmogelijk te begrijpen wat de bedoeling is, ook het invoegen voor fietsers in deze zone is waardeloos, je moet ogen in de achterhoofd hebben, auto 's die gauw nog even gas geven voordat ze achter de fietsers moeten blijven rijden, die dan ook nog bij de scholen aan de ridder van catsweg afslaan, dat zijn er heel veel, en met name kleine kinderen die hun fiets niet onder controle hebben. Heel veel geld uitgegeven voor een totaal onveilige situatie.

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

506. De inrichting heeft zowel kenmerken van een 50 km zone (voorrang geregeld op kruisingen, zebrapad), als een 30 km zone (snelheidsbord en drempels) als fietsstraat (markering op de weg en rood asfalt). Het is beter een duidelijke keuze te maken en de inrichting daarop aan te passen. Regelmatig halen auto's mij in op de rijstrook, zodat ik tegen de stoeprand aan gedrukt wordt. De functie van de half verhoogde middenberm is niet duidelijk. Of je mag er rijden en maak het dan vlak, of je mag er niet rijden en maak 'm dan hoog. De zone is nu best lang om achter een fietser te blijven, veel verkeersdeelnemers twifelen wat te doen. De start van de zone behoeft echt aandacht, zie eerdere opmerking.

507. 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

508. 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.

509. Gemiste kans om de overlast in de wijk door de school parkeerders te verminderen door bv een kort parkeer strook aan te leggen

510. De inrichting is onduidelijk en regels onbekend. Beter een separaat verhoogd fietspad met zebrapad

511. 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.

512. De schoolzones zijn een goed idee, maar de manier waarop het wordt gedaan is niet goed. Fietsers mogen niet worden gebruikt om auto's af te remmen. Dit is erg gevaarlijk en ik zie dat chauffeurs ongeduldig worden. Ook de snelheidslimiet wordt door de chauffeurs niet nageleefd. De schoolzones moeten worden herzien en herbouwd.

513. Minder auto's in de wijk. 3/4 denk ik van de auto's kan via doorsteek naar rondweg eruit. Die komen nu langs scholen. De echte oplossing voor veiligheid wordt niet aan gewerkt.

514. Het is ontzettend vervelend om autos achter je je hebben als je fietst.

515. Regels zijn o Induidelijk. En ik vind de regel "auto's mogen inhalen als dit veilig kan" niet werken. Dit is een regel die door iedereen anders geïnterpreteerd wordt en wat de een veilig vind kan een ander onveilig vinden. Ik word regelmatig ingehaald door auto's die de middenberm gebruiken en dat maakt dat ik mij op dat moment erg onveilig voel.

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

517. Voorlopig beter controleren. Auto's halen allerlei capriolen uit om maar in te halen. Als je als bestuurder achter een fiets blijft hangen wordt bijna je bumper gekust door andere auto's.

518. Betere bebording én plaatsing van borden van" auto's te gast" Meer handhaving op maximale snelheid.

519. Waarom mogen auto's toch inhalen? Zo staat het niet op de borden. Kernprobleem is dat het in de nieuwe situatie alleen veiliger is als de automobilist zich aan de regels houdt. Dat is grotendeels het geval. Maar soms wordt er toch agressief en hard ingehaald, dan is het als fietser op de weg (ipv aparte fietsstrook) echt onveiliger. Bij de ridderslag was het fietspad eerst gescheiden, daar is het door bovenstaande deels een teruggang. Toch vind ik het er in het algemeen veiliger op geworden, maar zou een algeheel 30km snelheid op deze wegen beter zijn.

520. Terug naar oude situatie! Het is alleen maar onveiliger geworden. Er is daar al jaren geen ongeluk gebeurd dus dit is niet nodig geweest.

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

- 522.** Ik ben al twee keer afgesneden door auto's die snel in willen halen voor de zone begin. Op het niveau dat ik met hartkloppingen even moest bereiken. Mijn dochter (7 jaar) zit angstig op de fiets met een auto veel te dichtbij. De hele rij auto en fietsers rijden op tempo langzaamste fietser, ca 12 km/h. Je fiets dan voor en achter ingesloten door auto's. Ik rij liever buitenom de wijk, maar als het rustig is, dan moet ik twee keer wachten bij de kruizing Plaswijckweg/Burgemeester van reenensingel. Suggesties graag alle fiets stoplichten tegelijk op groen bij deze kruizing.
- 523.** Het plots mengen van verkeer auto- en fietsverkeer levert onveiligheid op (snelheidsverschil, onverwachte situatie), irritatie (verkeersdeelnemers oncomfortabel, voldoende ruimte voor scheiding verkeer), overgang wel/niet gescheiden verkeer is plots, drempels bij scholen had voldoende geweest voor veiligheidsverbetering
- 524.** 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.
- 525.** Zonde van alle investering. Had beter besteed kunnen worden. Ook de werkzaamheden duurde veel te lang. Werkers stonden meer te niksen dan te werken.
- 526.** Als het doel was maak de schoolzones een veilige plek dan is de plank volledig misgeslagen hier. Het aanpakken van het wegdek en het vernieuwen van de indeling en dan meteen riool en overige leidingen meepakken is prima, maar had dan een echt apart breed fietspad aangelegd en had gewerkt met meerdere verkeersdrempels en desnoods een flitspaal dat voelt men meteen in de portemonnee en zal onnodig hard rijden niet herhaaldelijk doen.
- 527.** Terug naar de oude situatie. Wij waardeerde de mooie brede weg als ader door de wijk. Ik heb me nooit onveilig gevoeld omdat er voldoende ruimte was voor fietser en automobilist. Nu slaat frustratie de klok (voor fietser en automobilist) en durf ik mijn dochter niet alleen over de weg te laten fietsen. Echt jammer en super onnodig. Ik ben ook benieuwd waarom de verandering in gang is gezet. Ik heb nooit gehoord van een ongeluk op de weg in kwestie.
- 528.** De verhoging in het midden weghalen. Hierdoor krijgen de auto's meer de ruimte om in te halen en niet vlak langs de fietsers te moeten. Ook voel ik mij dan als fietser niet meer opgejaagd. Als laatste is het dan voor de fietsers ook niet meer logisch om midden op de weg te gaan fietsen, zodat de auto's veilig in kunnen halen.
- 529.** Ondanks dat de schoolzones wel iets hebben uitgehaald voor De doorstroom en overzichtelijkheid, lijkt het alsof sommige auto's zich niet aan de snelheidsbeperking houden. Dit maakt dat de verkeerssituatie erg gevaarlijk is wanneer een auto te hard rijdt en expres over de verhoging gaan rijden.
- 530.** 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)
- 531.** Terug naar hoe het was, dit is belachelijk, geeft een lelijk straatbeeld, is onoverzichtelijk en daardoor veel gevaarlijker, tevens heeft dit waarschijnlijk veels te veel gemeenschapsgeld gekost en had deze enquête beter vooraf kunnen gebeuren!!!!
- 532.** Ik zou inhalen van fietsers via de middenstrook ontmoedigen. Dit levert nu soms rare/gevaarlijke situaties op. Verder heel blij mee!
- 533.** Het zou beter zijn als er een apart fietspad was gekomen, apart van de auto's. En dan betere drempels bij de oversteekplaatsen bij de scholen. Ik laat mijn kinderen nu door de water- en grassenbuurt fietsen zodat ze maar niet over deze weg hoeven. Jonge kinderen slingeren nog best met fietsen. Heel eng om dan auto's geïrriteerd te zien inhalen. Sommigen gebruiken dan de hoge middenberm (waardoor ze schuin gaan) en sommigen gaan heel vlak langs je. In ieder geval vaak sneller dan 30km/u. Ik vind dat de auto's er nu sowieso achter zouden moeten blijven (doe ik zelf ook). Inhalen is gewoon gevaarlijk. De oversteek bij de Cirkel locatie Rijnlust vind ik wel echt fijn als fietser en als automobilist overzichtelijk. Bij locatie Brittenburg gebruik ik nu het middenstuk om even te wachten. Tot nu toe daar gelukkig geen last gehad van inhalende auto's doordat we dan uit de grassenwijk komen gefietst.
- 534.** Totaal verkeersgedrag is nu veel beter. Er wordt rustiger gereden. Voorheen lag de snelheid veel hoger. Veel minder herrie door minder razende auto's.
- 535.** Nee, denk er nog maar eens goed over na, gezien de vele negatieve reacties die ik in mijn omgeving hoor. Zowel door fietsers, als door automobilisten.
- 536.** Er is veel onduidelijkheid over de bedoeling van de middenberm; pas later kwam het "bord auto te gast"; wat betekent dit? Lees in deze enquête pas de regels. Ik snap het nut van de middenberm nog steeds niet: dit nodigt uit om in te halen. Verhoog de middenberm zodat auto gedwongen wordt om achter de fietser te blijven!!! Ik heb een heel opgejaagd gevoel als ik op de Plaswijckweg fiets. Je voelt dat auto's je willen inhalen, veel automobilisten (vooral 's avonds en in weekend) voelen gefrustreerd aan en rijden te hard. Op moment dat de schoolzone bijna voorbij is, hoor je automobilisten al geërgerd een dot gas geven om je in te halen. Ik heb meegemaakt dat automobilisten de verhoging niet opmerken en met 45 km per uur over de middenberm langs fietsers rijden. Bushaltes bij Plaswijckweg is onoverzichtelijk geplaatst, net voor doorsteek van park naar weg, waardoor overzicht op weg slecht is. Op sommige stukken ontbreekt voetgangerpad. Waarom?? Nu lopen er mensen met kinderen of honden op fietspad. Er is ooit gezegd dat mensen dan via de wijk moeten lopen, maar wie doet dat? Zeker als je de weg niet kent en bv. met de bus bent gekomen en uitstapt op de Plaswijckweg. Bij de basisscholen Het Vlot en De Ridderlsag zit een hele rare knik in de weg waardoor je als fietser opeens op de autoweg moet of als automobilist moet bijsturen; onveilig als auto net passeert. Waarom deze dure onveilige aanpassing? En slechte communicatie?
- 537.** De school zones is mijns inziens meer ingericht voor de veiligheid van de fietsers. Ik vind de veiligheid van de voetganger op de achtergrond geschoven. Terwijl dat belangrijker is in de buurt van de scholen
- 538.** Vond oude situatie prettiger.

539. Jullie hadden het oude aparte fietspad moeten behouden zodat fietsers en autos niet hetzelfde stuk weg moeten delen en andere manieren moeten toepassen om de snelheid van de autos eruit te halen bij de scholen. Fietsers op de weg laten rijden heeft het juist gevaarlijker gemaakt. Nu worden de fietsers gebruikt om de snelheid van de autos eruit te halen! Ik heb zelf al eens bijna een fietser aangereden die bij begin van de school zone ineens heel breed de weg op reed, En ik woon nota bene bij de schoolzone aan de Ridder van catsweg, dus ben bekend met de Situatie. Ik vind het echt een gemeentelijke blunder en weggegooid geld. Dit had veel beter en eenvoudiger gekund. Hopelijk zijn jullie niet te trots/eigenwijs om eea te corrigeren/aan te passen!

540. Ik stoor me erg aan het parkeergelden van de ouders van de cirkel. Zij parkeren overal bij de gymzaal, berm, stoep en rijden gevaarlijk de oprit af. Het is er te druk en zijn soms verplicht achteruit de parkeerplaats af te rijden dat leidt tot gevaarlijke situaties. Ik zou graag zien dat daar toezicht is vanuit de school. Vol is vol en dan kan je er niet meer oprijden. Er is voor ouders ook geen goede andere optie.

541. 1: Duidelijkheid over de regels, geen borden langs de weg waarop staat dat je niet mag inhalen, terwijl dat blijkbaar wel mag. 2: Terugdraaien is eigenlijk de beste optie, maar voor volgende projecten: Betrek burgers in een wijk voorafgaand bij dergelijke ingrijpende plannen. 3: Handhaving op de regels / opvoeding van verkeersdeelnemers. Rij eens langs op de breng- en haal momenten van de scholen.

542. De schoolzone heeft de verkeerssituatie onveiliger gemaakt voor de fietsers. Auto's proberen toch in te halen, nemen half de middenberm waardoor fietsen eigenlijk minder ruimte hebben dan voorheen.

543. Gewoon weer een fietspad maken

544. Ik vind inhalende auto's levensgevaarlijk! De hele situatie is best veiliger en overzichtelijker geworden en ik begrijp dat het inhalen bewust is toegestaan, maar juist dát maakt het weer gevaarlijk. Wees helder en verbied de automobilist om de fietsers in te halen. Helemaal omdat het maar om een paar honderd meter gaat.

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

546. Het is er niet veiliger op geworden. Gaat nog eens goed fout. Slecht plan die dit verzonnen heeft. Auto's halen in als dat kan en rijden er met hoge snelheid voorbij. Absoluut niet veiliger en ook fietsers die de de hele weg in beslag nemen.

547. Gescheiden fietspaden en autoweg, voetganger oversteekplekken met verkeerslichten en meer snelheidscamera's die rouleren. Plaswijkweg wordt regelmatig gebruikt als racebaan vooral het stuk langs hoevenbuurt en lusten buurt

548. 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.

549. 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.

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

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

552. Wel jammer dat een wijkontsluitingsweg aangepast is, maar het voordeel is groter: er is gekozen voor veiligheid van de fietsers, prima!

553. Graag separate fietspaden weer terug! Heel naar om als fietser de weg op te moeten.

554. Ons advies is om de situatie heel snel weer terug te brengen zoals het was voor de veranderingen en vervolgens weer terug naar de tekentafel, want met de huidige opzet is het wachten op de eerste ongelukken.

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

556. Dat de "gele" borden worden verwijderd op de Plaswijkweg met "verplicht achter fietsers te blijven" want daar is geen wet in voor in Nederland op die verkeersregel !! Begreep dat er een poosje geleden verkeerscontrole was van de politie op de Plaswijkweg dat zou ik graag aangaan bij de gerechtshof.

557. Er is een zone die ik gevaarlijk vind: die bij de Plaswijkschiel. Vooral's avonds in het donker wordt er gescheurd over het. Middenstuk.

558. Ik krijg de indruk dat veel fietsers bij het kruispunt burgemeester van reenensingel en ridder van catsweg niet rechtdoor gaan maar rechtsaf en vervolgens de bloemendaalseweg kiezen richting stad. Dit omdat ik na de verandering minder fietsers zie op de ridder van catsweg richting stad.

559. Nieuwe situatie is levensgevaarlijk voor fietsers, het is te smal de oude situatie was veel beter ze hadden beter flinke drempels kunnen plaatsen, nu zijn de fietsers in gevaar.

560. Maak de zone korter, hij is nu onnodig lang, dan verliezen mensen ook minder hun geduld en krijg je meer draagvlak. Zorg voor consequente regels, er staat nu een bord dat auto's achter de fietsers moeten blijven maar ik lees hier dat ze wél in mogen halen. Maak een groene middenberm, er is al zoveel steen en asfalt (denk aan hittestress). Nachtdieren kunnen niet veilig oversteken en insecten zijn (weer) de pineut. Dit is echt een gemiste kans en staat haaks op het eigen gemeentelijk beleid. Op deze manier blijft het vergroenen bij geveltuintjes maar zo zet je geen zoden aan de dijk.

561. 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 Plaswijkweg 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

562. Duidelijkheid geven over de verkeersregels . Wat hebben die grijze middenvakken voor nut? Blijkbaar mag je met de auto wel inhalen? Was mij niet bekend. Er staat een geel bord dat auto's achter de fietsers moeten blijven dit is nu erg verwarrend. Het is te breed en onoverzichtelijk geworden. Van alle kanten komen nu fietsers, voetgangers en die gaan ook over de grijze middenvakken. Als daar ineens een auto aan het inhalen is, is dat erg gevaarlijk.

563. Auto's rijden nog steeds te hard, tenzij er een fietser rijdt. 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)

564. Laat duidelijk blijken dat het schoolzones betreft

565. Terugdraaien, situatie met gescheiden fietspad was uitdrukkelijk beter

566. Het rode wegdek lijkt bij autos te werken als een rode lap op een stier

567. Belachelijk dat de fietsers als snelheid beperkende maatregel wordt gebruikt. De weg is te breed om auto's achter te houden en te smal om veilig in te halen. Bovendien is de zone op de plaswijckweg te kort (waarom niet t/m Blommensteinsingel)

568. 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.

569. 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

570. Doordat auto's mogen inhalen gebeurt dit soms onveilig. Een zachte middenstrook had inhalen extra belemmerd, maar daardoor mogelijk tot irritatie geleid. Dus deze oplossing is denk ik toch de beste

571. Lijkt me kapitaalvernietiging om het te herstellen, maar in bijna 30 jaar dat ik het kan herinneren is er nog nooit een ernstig ongeval gebeurd. Misschien kan het duidelijker worden gemaakt, hoe alle weggebruikers gebruik kunnen maken van de fietsstraat. Niet alleen de automobilist maar ook de fietser. Voor de meeste fietsers geeft het een vrijbrief om midden op de weg te blijven fietsen. Na de fietszone gaan ze over het algemeen weer netjes op het fietspad fietsen. Zo was het in de oude situatie altijd. Voor de voetgangers is er weinig veranderd. Een vop blijft een vop. Het is aan de overige weggebruikers om ze voorrang te verlenen.

572. Meer politie controle bij weggebruik van auto's

573. 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.

574. Schoolzones een aantal jaren laten liggen zodat verkeersdeelnemers en buurtbewoners eraan kunnen wennen.

575. De middenberm aanpassen te kunnen, dit moet aangepast worden. Gewoon een hogere middenberm maken. Auto is te gast! Waarom geen zebepad 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.

576. De mensen bewust maken op hun gedrag binnen de schoolzone. Elkaar ruimte gunnen.

577. De oude situatie leek veiliger met aparte ruimte voor fietsers. De ruimte is nu veel krappier wat onveilig aanvoelt

578. 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.

579. Drempels aanleggen dan remmen auto's af. Of bloembakken midden op plaatsen zodat auto's moeilijker in kunnen halen. Ik moet oversteken bij een s bocht bij het groene eiland daar rijden de auto's meer dan 50 km per uur. Is altijd al een onoverzichtelijke oversteek.

580. Het was veiliger hoe het was.

581. Al eerder vermeld. Huidige situatie leidt juist tot het verkeerde (gewenste) resultaat. Er is juist een onveiligere situatie gecreëerd voor voornamelijk de fietsers maar ook auto's door de lage snelheid (20km per uur of lager).

582. Paaltjes op de verhogingen. We hebben 1 x meegemaakt dat we met z'n 2en naast elkaar fietsen. Komt er een auto toeterend met vaart achter ons aan en rijdt met volle gang over die verhoging ons voorbij.

583. Nooit zo moeten maken de fietser Zijn nu gebruikt om snelheid te minderen van de auto's Vind het gevaarlijk had anders gekund met hobbels en extra borden of een flitspaal

584. Niet goed nagedacht over nieuwe situatie. Bijna net alsof de fietsers de remmende factor zijn ipv rijgedrag autobestuurders die zich aan verkeersregels houden.

585. Gescheiden fietspad had beter geweest. Je blijft je opgejaagd voelen

586. Fietzers gaan gevaarlijk en pontificaal in het midden van de weg rijden en maken onverwachte manoeuvres. De weg lijkt teveel op een fietspad terwijl het gewoon een doorgaande weg is waar duizenden voertuigen per dag gebruik van móeten maken. Het is door onze strot geduwd en ik vind het belachelijk, zowel als automobilist en fietser is het er bepaald niet veiliger op geworden. Daarnaast is er werkelijk een overvloed aan drempels aangelegd op deze weg. Ik ken geen weg in Nederland met meer drempels op een stuk van nog geen kilometer. En dan is er zoveel ruimte, en maak je de ruimte voor zowel fietsers als automobilisten zo klein. Dit is echt vragen om ongelukken, zeker nu het donkerder wordt met slechtere weersomstandigheden. Ik zou mijn kind helemaal niet graag over deze weg laten fietsen, de oude situatie was overzichtelijker, duidelijker én beter. Alleen enkele drempels was dan ook meer dan voldoende geweest. Daarnaast zijn er al veel mogelijkheden om deze weg te mijden, wat volgens mij ook steeds meer mensen doen, waardoor het middel het doel volledig voorbij schiet.

587. 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 ambulance (zelf meegemaakt bij spoedopname) om nog maar niet te spreken over de vertraging door de vele verkeersdrempels. Hier is duidelijk niet nagedacht.

588. Of de schoonzone smaller maken zodat fietsers niet worden ingehaald of breder maken zodat fietsers veilig kunnen worden ingehaald.

589. geldverspilling... terwijl onze wijk dringend rioolonderhoud nodig heeft..

590. 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).

591. Inhalen van fietsers door auto's moet verboden worden. Het gaat al fout in deze enquête daar staat dat het mag. Op het bord bij de weg staat fiets achter auto. Dat is inconsequent. Verder is de weg net te breed gemaakt, auto's kunnen fietsers net inhalen maar niet veilig.

592. Meer zebrapaden, stoplichten/flitspalen, scholen kunnen personeel inzetten voor veilige oversteekplaats

593. Het midden inhalen zorgt op dit moment juist voor gevaarlijke situaties. Ook zijn auto bestuurders erg ongeduldig waardoor er bij de minste ruimte meteen ingehaald word, wat ook weer voor onveilige situaties zorgt.

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

595. Terugdraaien of aanpassen!!

596. 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.

597. 1. De overgang van het fietspad naar de openbare weg op de Ridder van Catsweg is gevaarlijk. Het is voor auto's niet duidelijk dat er ineens een fietser de weg opdraait. Ik ben zelf als fietser al een keer bijna aangereden door een auto die niet doorhad dat ik als fietser daar de weg op moet fietsen. 2. De gele borden geven duidelijk aan dat auto's achter de fietsers moeten blijven. Nu lees ik in de brief dat het in veilige situaties toch mogelijk is dat een auto een fietser inhaalt. Dit was mij niet duidelijk, maar vind ik wel prettig. Dit zou op de een of andere manier anders gecommuniceerd moeten worden op de borden. 3. Op de Ridder van Catsweg moet je nu als fietser voorrang geven bij het stopbord op de kruising met de Büchnerweg/Bloemendaalseweg. Dit is soms lastig als jij als fietser naar links wilt (richting het centrum) maar er naast jou een auto staat die rechtdoor gaat. Ikzelf ga, als fietser, in de laatste bocht van de Ridder van Catsweg al helemaal links rijden, om na het stopbord links af te slaan. Ik lees echter in de regels dat fietsers altijd rechts moeten aanhouden. Die bocht met dat stopbord is altijd al een gevaarlijk punt geweest met regelmatig aanrijdingen in het verleden dus nu dat er ook nog eens fietsers op de weg rijden (voorheen reden die over het voetgangersbruggetje) is de situatie nog onoverzichtelijker. Hier kan zeker iets verbeterd worden.

598. Het is een ontzettend onveilige situatie. Zeker het fietsen met (jonge) kinderen is bijna niet te doen. De keren waarop je ingehaald wordt door automobilisten, zelfs door politiewagens, is niet meer bij te houden. Je voelt je opgejaagd om heel hard door te fietsen omdat er een rits auto's achter je rijdt. Hoe dit veiliger moet zijn, is voor mij een raadsel. Ik durf mijn dochter niet zelfstandig over deze weg te laten fietsen omdat de automobilisten allerlei gevaarlijke capriolen uithalen om de fietsers te passeren. De eerdere situatie was vele malen beter, een prachtige, brede weg... Zo zonde dat dit is veranderd. Een fietspad met opstaande randen zou mijns inziens vele malen veiliger zijn zodat auto's en fietser duidelijk gescheiden zijn. De huidige situatie ergert velen dagelijks. Ik mag hopen dat dit niet op meer plekken in Gouda gaat komen. Zelf heb ik er nog niemand enthousiast over gehoord. Jullie wel? Dan hoor ik graag de tegenargumenten.

599. Ik begrijp de grote, ruime middenstrook niet, (behalve bij zebrapad, zodat voetgangers daar kunnen staan, netzoals een vluchtheuvel). De ruimte had ook benut kunnen worden om meer ruimte voor fietsers én auto's te geven, plus 30 km/u regel. Nu ontstaat er frustratie van automobilisten, die achter fietsers moeten blijven. Ook ten tijde van de aanleg duurde het heel lang voordat de rode coating en de borden er waren, waardoor het erg onduidelijk was en veel frustratie voor kwam.

600. 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

601. Het mogen inhalen van automobilisten zorgt eerder voor onveilige situaties. Niet iedereen schat dit juist in, of we hebben haast. Beter zou zijn wanneer je met de auto achter de fietsers blijft. Nadeel is nu dat het als automobilist ook niet fijn voelt wanneer je merkt dat een fietser zich opgejaagd voelt en helemaal langs de stoeprand gaat fietsen. Wanneer het een duidelijke regel is dat fietsen net als motor rijders midden op de baan blijven, de automobilisten wel achter de fietsen moeten blijven, de fietsers zich niet opgejaagd hoeven te voelen. En het duurt hooguit 2 minuten langer voor de automobilisten, nou en.. Ik ben overigens automobilist in deze kwestie.

602. 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

603. Het gedrag van vele automobilisten zou moeten worden aangepast er wordt hard gereden op de Plaswijckweg. Vele houden zich niet aan de regels en het staat er luid en duidelijk. Goed project mooi gemaakt👍👍

604. Zoals eerder aangegeven in deze enquête, zou het een optie zijn op toch de middenberm belemmerende maatregelen toe te passen. Dit zodat de automobilist achter de fietsers moeten blijven. En de voetgangers weer veilig in de middenberm kunnen staan.

605. Ik ga op de fiets juist midden op de strook rijden, omdat ik al een paar keer op een gevaarlijke manier ben ingehaald in de schoolzone. Namelijk vlak langs me toen ik rechts hield. Rechts houden is voor fietsers en zeker voor kinderen of voor mensen die met kinderen fietsen gevaarlijker. Je wordt zo van je sokken gereden. Ik heb ook een paar keer gezien en gehoord dat er getoeterd werd voor scholieren die de hele strook gebruikten. Er staan te veel borden rond de schoolzone. Onrustig als je dat als automobilist allemaal moet lezen. "Auto achter fiets" is de meeste automobilisten blijkbaar niet duidelijk. Dat je mag inhalen over het midden als automobilist wist ik niet. De schoolzone bij Het Groene Eiland richting winkelcentrum begint voor automobilisten met een naar bochtje in de weg. Niet goed te zien. De schoolzone bij de Vrije School richting centrum vind ik de gevaarlijkste. Als je van het fietspad de schoolzone op gaat is dat schielijk en gevaarlijk. Soms geven automobilisten daar juist extra gas om voor de fietsers op dat invoegpunt aan te komen. Deze zone is ook erg lang. De lengte leidt tot versnellen van automobilisten voor de schoolzone begint om maar niet achter fietsers te moeten blijven. Kortom: ik voel me onveilig als fietser in de schoolzone. Als automobilist heb ik er weinig moeite mee. Jammer dat snel verkeer en langzaam verkeer niet gescheiden zijn gebleven. Voor mij is de huidige situatie een onveilige verslechtering.

606. Vooral ouderen vinden het gevaarlijk geworden

607. Teveel borden met teksten als autisten gast irriteren en lijden de aandacht af

608. Misschien volgende keer voorafgaand aan de uitvoering van de plannen de enquête sturen?

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

610. 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.

611. Ik vind dat er een gevaarlijk situatie is gecreëerd bij de Vrije School met name wanneer je richting stad fietst. Fietsers worden van het fietspad op een versmallingpunt de weg op gedwongen. Auto's zien dit niet aankomen of proberen de fietser voor te zijn. Je moet als fietser echt goed uitkijken wanneer je van het fietspad de weg op gaat. Kinderen doen dit niet, zoiezo en ook omdat ze helemaal niet doorhebben dat ze van het fietspad af gaan. Het is wachten tot het eerste kind hier onder een auto komt.

612. De schoolzones zien er netjes uit. Gelukkig is het groen/bomen blijven staan. Even wennen aan de situatie maar ik vind het geen probleem om achter een fietser te blijven. Voorheen reden auto's veel meer over strepen die het fietsgedeelte aangaven en dat gaf voor mij als fietser geen veilig gevoel.

613. Duidelijke fietspaden of fietsstroken en niet en-en. En vervolgens weer vol zetten met borden. Fietsers zijn geen remmende maatregelen voor auto's.

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

615. 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 10km/u 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 koste 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.

616. Weg met deze slechte verkeersomstandigheden! Er is geen dag voorbij dat je opgejut wordt, uitgescholden, lelijke gebaren en gegas en getoeter. Het is al slechter geworden toen de stoplichten verdwenen en de 4 drempels in de plaats kwamen....maar dit slaat alles!

617. Herstellen naar de oorspronkelijke situatie, maximum snelheid op de Plaswijckweg naar 30 en handhaven op hardrijders.

618. 30km handhaven mbv flitspalen

619. opzoeken deze zones! als je je bedenkt hoe ongelofelijk veel overlast de realisatie heeft opgeleverd! echt ridicuul!!! maanden wegen afgesloten, omleidingen niet of pas laat op route aangegeven. Buitengewoon domme actie, zowel in aanlegfase als gebruiksfase. Ik ben geen dom figuur (WO opgeleid) en kan hier met mn pet niet bij. Ontslag voor de verantwoordelijke zou zeer op zn plaats zijn! Hoe in godsnaam kan een gemeente de aanlegfase zoals hij heeft plaatsgevonden hebben goedgekeurd. Goedkoopste optie ofzo? Rinduit belachelijk dat winkels eenzijdig onbereikbaar waren voor maanden en verkeer eindeloos moest omrijden; heme periodes werd er ook niets maar dan ook niets gedaan. Toen het een beetje klaar was, werd de top asfaltlaag niet aangelegd waardoor je vele weken - zo niet maanden - je een kuil in reed. Mega, mega amateuristisch! Welke baas keurt zoiets goed?! En dit is niet de eerste domme aanpassing die wordt gedaan. De bushate bij winkelcentrum Bloemendaal ... in 10-15 jaar 4x volledig veranderd. Vroeger kon he de stilstaande bus inhalen, nu niet meer. Why in godsnaam zou je zoiets veranderen?!!!!!

620. Het dicht achterop rijden bij fietsers, en het idiote hardrijden van sommige nieuwe Nederlanders

621. JA. De mij onbekende regel dat auto fietsers mogen inhalen is gevaarlijk en belachelijk! Er staat een groot bord: AUTO ACHTER FIETS. Of geldt dat niet meer Ik zie soms gevaarlijke situaties dat een auto op zeer korte afstand een fietser toch nog net kan passeren. Een auto kan hier nooit VEILIG een fiets passeren! Sommige autos rijden nog te hard. De 30 km zone (komend vanaf de Van Renensingel) begint te laat; moet voor kruispunt met Blommestein singel. Beter nog vanaf het kruispunt.. Auto verkeer (en vooral motoren) is nu rustiger, fietsers hebben vast geen veilig gevoel (moeten dan ook zeker niet uiterst rechts gaan rijden ivm onveilig inhalen.), oorspronkelijke weg was voor fietsers veiliger. In Brussel hebben ze nu: FIETSSTRATEN met auto te gast! Succes gewenst mvg

622. De vernieuwde schoolzones bieden nog steeds weinig bescherming tegen lompe automobilisten. Automobilisten die op de rode strook inhalen komen erg dicht bij de fietser. Automobilisten die over de middenstrook inhalen moeten hard rijden omdat de middenstrook relatief kort is door de geplaatste obstakels. Idee van de schoolzone op Plaswijckweg is op zich goed maar erg afhankelijk van gedrag. De brede rode strook nodigt fietsers uit om 3 breed of in het midden te fietsen van de eigen rechterstrook. En dat irriteert automobilisten die soms claxoneren of alsnog met hoge snelheid inhalen. 's Avonds laat wordt door de minderheid van automobilisten hard gereden. Ik zie dat bij de late ronde met de hond. In de winter bij verminderd zicht is dat gevaarlijk.

623. De oude situatie terug brengen. de snelheid van autos met drempels bepalen.

624. Breng alstublieft de oude situatie terug. Het is echt waanzin dat u fietsers en auto's van 1 baan gebruik laat maken, terwijl dit voorheen heel overzichtelijk en veilig was. Ik rijd er met de auto en erger me mateloos aan de situatie. Als ik er fiets voel ik me onveilig en mijn kinderen laat ik er absoluut niet meer fietsen. Dus nogmaals graag naar de oude situatie!

625. Breek de boel af en maak gewone veilige fietspaden met scheidingen van de weg. Deze manier van verkeerbeheer slaat nergens op. Fietzers (vaak jongelui) rijden vaak express met drie of meer naast elkaar om daarmee het achteropkomende verkeer te pesten. Gewone fietsers voelen zich ongemakkelijk met auto's achter zich. Ongeduldige auto's rijden over de middenstrook met die "handige" schuin oplopende stoepranden. Automobilisten die niet vaak hier rijden kennen de door de gemeente "zelfvezonnen" regels (auto's te gast???) niet en houden zich hier dan ook niet aan. Oftewel één groot fiasco!!

626. Graag goed onderhoud van de wegen in plaats van deze experimenten.

627. De weg breder maken (het rijgedeelte) zodat de auto's weer veilig fietsers in kunnen halen, dus hoe de situatie voorheen was. Misschien zou de oude situatie goed zijn, maar dan met extra drempels voor de auto's. Nu zijn de fietsers in de nieuwe situatie benadeeld. Dit is een doorgangsweg, wat betekent dat het een belangrijke rondweg is voor wijken, vrachtverkeer, ov etc. Het is er niet beter op geworden, maar juist onveiliger.

628. 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. Fietzers 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!

629. de wegdelen zijn te smal. als je als fietser aan de kant fietst, wurmen auto's zich er toch langs ook al past het niet. Zo zat ik bijna tegen de zijkant van een auto die ter hoogte van mijn bagagedrager bleek te rijden en die mij in wilde halen. levensgevaarlijk! sindsdien fiets ik dan maar ook midden op de rijbaan. inhalen onmogelijk daarnaast zeggen de regels die ter plekke staan iets anders dan hier verwoord. auto achter fiets staat op de borden. dat is wat anders dan inhalen mag als het veilig is. de laatste stelling is gevaarlijk, zoals hierboven een voorbeeld van. Ook rijden auto's, met name in de rustige periodes nog steeds veel te hard over de fietsstroken.

630. Fietzers vinden dat het hele pad van hun is en gaan midden op het pad rijden. Dit zorgt voor veel frustratie bij autobestuurders. Gevolg gefrustreerde automobilisten die gevaarlijk rijgedrag laten zien. Dit resulteert in auto's die de fietsen bumperkleven. Auto's die over het grijze midden gedeelte heen gaan rijden. Kinderen kunnen de snelheid van auto's niet goed inschatten en denken het is een fietspad, dus ik mag hier rijden. Zij kunnen niet inschatten of dit haalbaar is voor automobilisten. Automobilisten worden hierdoor afgesneden door kinderen op de fiets. Dit gebukt bij het fietspad 'steinenburg'. Gevolg: kinderen op de fiets worden aangereden door automobilisten. Het fietspad is te smal om de fietsers veilig in te halen. Fietzers moeten op het grijze gedeelte rijden om ze veilig in de kunnen halen. Om fietsers veilig in te kunnen in halen zou er minimaal een halve meter tussen de auto en de fietser moeten zitten. De weg is hiervoor te smal. De situatie is voor veel automobilisten onbekend. Voor veel weggebruikers zijn de verkeersregels die op deze paden gelden onbekend. Dit zorgt voor extra onduidelijkheid en onveilige situaties.

631. Scheidt alstublieft de auto's en fietsers weer! Er is voldoende ruimte voor een los fietspad, eventueel zelfs met verhoogde rijbaanscheiding. Hoofddoel is om auto's langzaam te laten rijden: hier zijn veel geschiktere oplossingen voor, bijvoorbeeld (optische) wegversmalling, drempels of andere wegverharding.

632. De veilige zone is te lang. Dit brengt ongemak bij de fietsers als automobilisten.

633. Zo gow mogelijk fietspaden terug.

634. Dat auto's fietsers mogen inhalen is nieuw voor mij is en lees ik hier (in deze enquête) voor het eerst. Er staan lange tijd gele borden met "auto achter fiets". Toch wordt er vaak ingehaald. Wel met lage snelheid gelukkig. Ik vind de situatie dus vooral onduidelijk (wat mag wel/niet), maar over het algemeen is de snelheid omlaag gebracht en daarmee dus verbeterd.

635. Vaker handhaven

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

637. 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

638. Terug naar de oude situatie met aanbeide zijden een breed fietspad.

639. Schoolzone bij ridderslag en de hoeven vind ik overzichtelijker dan de zone bij plaswijckschool. Mensen daar hebben vaker de neiging hard te rijden. Ik vraag me zelf soms af of paaltjes op de middenberm misschien kunnen demotiveren bizarre inhaalacties te maken. Aanwezigheid van agenten of gemeentewerkers met verstand hiervan om situatie zelf te beoordelen en doorontwikkelen veiligere zones? Het idee van de zones vind ik in elk geval prima.

640. Als het kan fietsen en auto's niet op dezelfde rijbaan

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

642. Verbieden 2 fietsers naast elkaar

643. gewoon terug draaien. dit is juist gevaarlijker... de inhaal acties die ik zie ... onveilig

644. Vorige situatie vonden de kinderen veiliger. Ze voelen zich opgejaagd door auto's. Ze fietsen nu via het trottoir naar huis. Automobilisten houden zich niet aan de regels en aan de zijkant van de weg is een gevaarlijk randje waardoor ze kunnen vallen

645. Neen

646. Waarom hebben jullie niet gewoon de zelfde drempels en vluchtstrook gebruikt die bij de cirkel ook zijn gezet?

647. Graag weer alles terugzetten in oude situatie, die was veel veiliger en overzichtelijker, als fietser voel ik mij zo onveilig en opgejaagd dat ik de plaswijkgweg zoveel mogelijk mijd, of ik rijd verder op de stoep, ben zelf al meerdere malen met hoge snelheid ingehaald waarbij de spiegel vd auto mijn stuur aantikte. waarom geen apart fietspad? dat is veel veel veiliger met name voor kinderen...nee. degene die dit heeft verzonnen heeft totaal geen inzicht gehad mbt veiligheid van mn fietsers!

648. Veel controleren en boetes uitdelen aan de hardrijders

649. Eigenlijk dat fietsers niet ingehaald mogen worden door auto's, laat ze dat korte stukje maar achter de fietsers blijven, kleine moeite.

650. Flitspalen voor auto's die te hard rijden. Grotere afbeelding op de weg. Auto's niet meer inhalen fietsers, het is te smal!!!! Auto's zijn ook echt te gast op rood fietspad dus NIET inhalen. Hoe alles nu is en met tegenstrijdige auto's inhalen als het kan is het wachten op de eerste ongelukken. Op de ridder van Catsweg in de richting van carrousel houdt ineens het fietspad op????? Graag haaiantanden op de weg voor de automobilisten, zodat de fietsers voorrang hebben tov automobilisten. Dit is nu echt gevaarlijke situatie voor de vele fietsers die hier dagelijks fietsen of het oude fietspad terug. Verhouding fietsers voetgangers voetpad/ fietsers op de weg klopt niet!!! Ik maak zowel gebruik als fietser als automobilist gebruik van alle 3 de zones, maar ik voel me echt onveilig. Waarom wordt er nu Nederland zo bezig is met verduurzaming niet veel meer rekening gehouden met de fietsers!!! Ik heb er geen problemen mee om achter de fietsers te blijven rijden met mijn auto, ik heb geduld de meeste automobilisten niet. Nogmaals nu is er Tegenstrijdige communicatie over auto's achter de fietsen, maar als het kan mag je toch inhalen, echt idioot en onveilige en gevaarlijke situatie voor de fietsers. Laat de automobilist maar vaker richting de stad de fiets pakken. Blij dat ik mijn ergernis (automobilisten die gevaarlijk en te hard inhalen) die ik hierover heb eindelijk duidelijk heb kunnen maken. Tegenwoordig moet je heel duidelijk zijn in je communicatie en het niet overlaten aan de fietser en automobilist zelf , want het is een egoïstische maatschappij geworden. Hoop dat er snel een veiliger situatie ontstaat!

651. Mooi dat "auto achter fietser", lekker duidelijk. Doe dat ook voor fietsers. Wees duidelijker wat er is toegestaan voor fietsers, soms rijden ze 3 a 4 dik naast elkaar of al slingerend over de weg.

652. 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.

653. Fietsers komen op bepaalde punten ineens de weg op zonder overgangsregeling. Betere overgang vanaf fietspad. Auto's rijden toch hard en halen gevaarlijk in. Handhaving? Als Fietser voel ik me opgejaagd. Een van de weg gescheiden fietspad met een heuveltje ertussen, zoals vroeger op bepaalde punten, voelde veel veiliger.

654. Bovenop de rode zones zou het duidelijker zijn als de lijnen van het fietspad doorlopen. (Stippellijn) zodat er een duidelijke veilige zone voor de fiets gecreëerd wordt

655. 1. Bord met uitspraak auto's te gast kan verschillend worden geïnterpreteerd. Niet duidelijk. 2. Fietspad voelt veiliger dan nu

656. Ik zou het zelf veel veiliger vinden als auto's helemaal niet mochten inhalen op die stukken.

657. In Gouda zijn vrijwel alle binnenwegen verstandig. Bedankt voor uw aandacht.

658. Ik laat mijn kinderen binnendoor rijden als ze naar de gymzaal moeten want het is gewoon gehehuis 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

659. De schoolzone bij de Plaswijkschool-Cirkel is veel te lang. Je gaat als automobilist toch geen 200 meter achter een moeder met zo'n zwalkend kindje op de fiets rijden ? Of moet je achter scholieren blijven die met 2 naast elkaar (mogen) fietsen ? Wanneer kun "veilig" inhalen ? Als je als automobilist de fietser niet geraakt hebt ?

660. In het begin lukt mij intensief handhaven zonder boetes mét waarschuwing en later regelmatig handhaven met boetes aan te raden.

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

662. Ik rijd in de zones op de fiets en in de auto. De fietsers 'profiteren' op een minder leuke manier van hun 'macht'. Zoals geen hand uitsteken, met 3 naast elkaar fietsen, extra breed op de weg fietsen. Het moet ook zeer zeker aan de fietsers uitgelegd worden dat zij ook plichten hebben om de verkeerssituatie veilig te maken. Net als op rotondes, auto stoppen vaak voor niets, fietser geven geen richting aan.

663. 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!!!!!!!

664. 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!!

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

666. 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.

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

668. Als je rechts moet blijven fietsen, dan wordt je door een automobilist voor he sokken gereden. De zones leveren echt levensgevaarlijk situaties op. Ze liggen nog maar pas, maar het is echt wachten op ongelukken.

669. Op de Ridder van Catsweg bij de Ridderslag is een zeer gevaarlijke situatie ontstaan doordat het fietspad ophoudt en de fietsers meteen de weg op moeten. Ook bij de kruising met Bloemendaalseweg is het gevaarlijker geworden met voorsorteren voor de fietsers.

670. De weg smaller zodat de automobilist er gewoonweg echt niet langs kunnen ipv twijfelachtig gedoe. Gemiddelde autobezitter is nu door hoogte zebra paden schokbrekers veel geld kwijt per jaar ,bij schoolzone richting het ziekenhuis bij bloemendaalse weg heel onveilig geworden bij afslaan richting stad .belachelijk gewoon .

671. Plantenbakken op de middenberm

672. Naar mijn mening is het veel onveiliger geworden en is het wachten tot een fietser wordt aangereden. Flitspalen om de hoge snelheid van veel auto's te beperken lijkt mij essentieel. Deze herinrichting zorgt nu alleen maar voor veel onveiligheid omdat automobilisten hun rijgedrag niet aanpassen.

673. De situatie is alleen maar onveiliger geworden. Mijn oudste dochter (middelbare school) heeft meerdere keren bijna aanrijdingen gehad met voornamelijk (school) taxi busjes. 1 keer is zij zelfs tegen haar arm aan gereden door de spiegel van een auto die haar ging inhalen. Jongste dochter groep 7 basis onderwijs durft niet meer alleen naar school sinds de schoolzones er zijn. buurmeisje en klasgenootje durft dit ook niet meer. Er wordt al sinds jaar en dag door vrij veel mensen veel te hard en zeer asociaal gereden oo de plaswijckweg daar veranderd een 30km bordje echt helemaal niks aan. Auto's snijden fietsers af, duwen fietsers op geven ineens veel gas terwijl ze schter je rijden en schelden of schreeuwen zelfs naar je. Had gewoon van de oude fietsstrook die er lag een fietspad gemaakt en stoplichten geplaatst bij de oversteek plaatsen met daarbij natuurlijk gelijk een paar flitspalen voor zowel rood licht als snelheid. Ik heb er een heel slecht gevoel bij dat mijn kinderen als proefkonijnen worden gebruikt voor deze nieuwe zeer gevaarlijke verkeerssituatie. Ik kom mijn eigen bevindingen over de schoolzones met alle liefde verder aan u uitleggen. Groet Stefan Schouten Helena Hoeve 9 2804HV Gouda 0612697241

674. Alleen daar maximum snelheid verlagen. Als forens heb ik niet bepaald de keuze om met de fiets te gaan

675. Ik rijd met de fiets over de stoep of ik rijd om om de zone te vermijden.

676. De schoolzone op de Ridder van Catsweg kent een gevaarlijke bocht voor auto's aan het einde als het fietspad weer begint. Bij glad weer verwacht ik problemen.

677. De fietsers gaan soms uitgebreid in het midden van het pad fietsen om de auto's er niet langs te laten. Maar ook gebeurt het dat auto's gevaarlijk langs een fietser gaan vooral als deze niet stabiel is. Auto's die elkaar inhalen over het middenstuk. Etc. De regels zijn dan ook niet goed bekend bij fietsers. Persoonlijk kies ik er 9/10 keer voor om niet langs een fietser te rijden maar erachter . Straks met gladheid hou ik mijn hart vast.

678. Beter omschrijven wat auto's mogen en niet mogen!

679. Misschien toch nog middendrempels. Al vaak mee gemaakt dat automobilisten de middenberm opgaan, inhalen en de fietsers snijden. Stralen geïrriteerd rijgedrag uit. Misschien hier wat aan doen.

680. Eigenlijk niet. Erg wennen in begin. Nu inderdaad veiliger. Maar auto's moeten m.i. altijd achter de fietsers blijven. linhalen door auto's soms toestaan werkt verkeersslachtoffers absoluut in de hand.

681. 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.

682. Auto's rijden nog steeds veel te hard en raken geïrriteerd als ze achter de fietsers moeten blijven rijden

683. Het is een rommeltje. Op papier zal de nieuwe situatie vast beter zijn, maar in de praktijk laat het sterk te wensen over. Met name het al dan niet gebruiken van de middenberm door automobilisten, het gedrag van fietsers, alsmede snelheidsremmende maatregelen kunnen mijns inziens sterk verbeterd worden.

684. dit plan was totaal geen verbetering. autos rijden gewoon over de middenstukken heen waardoor de situatie verergerd is. Het middenstuk is veel te breed dit had gewoon als weg/fietsshelft gebruikt kunnen worden. elke verandering is duidelijk geen verbetering maar ach wat doet de mening van het gouds volk er toch toe ga eens een dagje er bij staan om te filmen hoe associaal de autos toch langs de fietsers willen.. duwen kort erop zitten... echt het grootste drama idee wie dit heeft uitgevonden.

685. Dit is echt belachelijk slecht bedacht. En de gemeente luistert niet. Wanneer wordt het afgemaakt? Het is toch te bizar voor woorden. Op de midden strook halverwege het oversteken werd ik laatst bijna aangereden door een automobilist die aan het inhalen was. Veel te hard en veel te vaak gebeurt dit. Ik spreek ze aan maar ze worden nog agressief ook (zijn vaak temperamentvolle medelanders). Ik vind het ongehoord en zie de laatste tijd een toename van rare verzinsels zoals deze. Maar ook onafgemaakte weg projecten waardoor haaiantanden etc vergeten worden. Of bijv laatst zonder verkeersregelaars op een groot kruispunt de stoplichten uitzetten in de ochtendspits. Resultaat: kinderen die niet weten hoe en wat en daar zielig stonden te wachten. Los dit op en pak dit goed aan Gouda (fietsstad, hahaha) way to go

686. Verbod op inhalen invoeren, langere zones, zodat fietsers niet ineens de weg op hoeven.

687. 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 carroussel, haal het bord 'losliggende tegels' naast de zone en leg ze vast/pleeg onderhoud voor veiligheidsverbetering ipv aansprakelijkheids management.

688. Het i halen van fietser is op gepaste manier toegestaan. Echter de stroken die hiervoor bedoeld zijn, zijn erg kort. Daarnaast is het svhuin erop rijden geen probleem, echter de drempel om er bij een begin punt op te rijden is met 20 km/pu al slecht voor de auto. Hier kan dus meer ruimte voor gemaakt worden om voor zowel de auto als de fietsers gebruiks vriendelijker te maken.

689. Auto's rijden veel te hard!! Er wordt nooit voorrang gegeven bij het zebapad. 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!

690. Er staat een bord dat auto's achter de fietser moet blijven. Als ik de tekst goed begrijp in deze enquête mag de automobilist, indien veilig, de fietser inhalen. Onduidelijk voor de weggebruiker wat wel en wat niet. Er zijn toch nog genoeg automobilisten die de middenberm gebruiken om de fietser voorbij te gaan. Geeft gevaarlijke situaties. Mijn voorstel is om de automobilist achter de fietser te laten.

691. Jullie geven aan te mogen inhalen! Terwijl er borden staan auto's achter de fietsers moeten blijven.!? Ook fietsers halen auto's in en dat verwacht je niet. Snelheid wordt vaak niet aangepast. Je oet als fietsermidden op de weg rijden dan ben je veilig

692. Vrijliggend fietspad was overzichtelijker en veiliger geworden

693. Meer controle op snelheid en gevaarlijk inhalen. Al een aantal keer gezien dat busjes voor schoolvervoer inhalen waar het niet kan. De donkere strook aan de rechterzijde van de weg geeft sommige (onzekere fietsers) het gevoel dat daarop gereden moet worden. Dit geeft aanleiding tot gevaarlijke (inhaal) manoeuvres van automobilisten. Mogelijk dezelfde kleur geven als de rest van het wegdek.

694. Het is nu onduidelijk: er staat een bord 'auto achter fiets' terwijl auto's wel mogen inhalen. Naar eigen inzicht of dit veilig kan. Auto's rijden nooit of zelden maar 30 km/u. Suggestie: op deze kleine stukjes (het gaat maar om 200m) is inhalen gewoon verboden of snelheid meten en flitsen! Anders wordt t nooit wat. Ook: auto's proberen nog even voor fietsers over te steken om maar eerder op de strook te komen dan fietsers. Heb hier vaker gevaarlijke situaties van gezien!

695. 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.

696. 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.

697. Men had beter een apart afgescheiden fietspad kunnen maken. Door het gebruik van 3 zwarte stenen aan de zijkant zorg je ervoor dat fietsers niet uiterst rechts gaan rijden maar minimaal 50 cm van de zijkant gaan fietsen waardoor de rijweg extra versmald wordt, tevens ben ik van mening dat de middenberm veel te breed is, waardoor het veilig passeren van fietser bijna onmogelijk wordt. Daar waar een afgescheiden fietspad ineens overgaat naar de weg met 30 km wordt het extra gevaarlijk.

698. 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!

699. Een paar dagen (met name in de spits) een handhaver bij de zones die automobilisten verbaliseren. De meeste automobilisten rijden immers hetzelfde traject in de schoolzone elke dag. Regels houden alleen stand als je ook bereid bent ze te handhaven.

700. Vrijliggende fietspaden in plaats van deze fietsstraten, in combinatie met 30 km/uur voor de rijbaan.

701. Dat hadden jullie eerder moeten vragen. gewoon aparte afgescheiden fietsstroken en weg met die onzinnige middenberm. zonde van de gemaakte kosten

702. Ik vind het niet kunnen dat de fietsers als obstakel voor de auto moet dienen.

703. De hele plaswijkgweg 30 Km

704. Maak de verkeersveiligheid dusdanig dat auto's niet in kunnen halen! Levensgevaarlijke acties van automobilisten die inhalen Maak de hele Plaswijkgweg 30km zone

705. Ik gebruik de weg voornamelijk als fietser en zie veel dingen die niet goed gaan. Beter is dat inhalen wordt verboden en ook de middenberm daar niet voor toegankelijk is. Beter is dus daar een hoge stoeprand. Wil je het uitsluiten dat er ingehaald wordt, moet het fiets gedeelte ook smaller. Vooral kleinere auto's halen in zonder gebruik van de middenberm. Dat is voor mij als fietser, telkens spannend maar bovenal heel vervelend. Als er een grotere auto/schoolbusje inhaalt, dan voel je de wind van de spiegel langs je gaan. Heel onprettig en iets om heel boos op te worden. Het gaat nog goed maar tis wachten op ongelukken. Wat mij betreft was de oude situatie een stuk veiliger en voelde ik mij minder opgejaagd door auto's die wel netjes achter je blijven en die aan dat opgejaagde, dus in principe niets kunnen doen. Als je met behulp van de oude situatie en wegversmalling afgescheiden fietsstroken had kunnen maken, dan was het pas echt veilig geweest. Nu is het echt schijnveilig.

706. Graag weer en veilig fietspad terug.

707. vroeger was het veiliger

708. Regel dat auto's als het kan via de middenberm mogen inhalen, onmiddellijk afschaffen. Mijn ervaring is dat hiervan misbruik wordt gemaakt. Ook zouden fietsers weer een eigen fietspad moeten krijgen, want het principe dat een fietser als verkeersremmer wordt gebruikt, werkt niet. Ik ben al diverse malen op mijn fiets bijna van de sokken gereden, want veel automobilisten houden zich niet aan de 30 km en wachten niet met inhalen en halen je bij voorkeur in op de versmalde rijbaan. Zij wijken pas uit naar de middenberm als het echt niet anders kan.

709. Breng de fietspaden terug waar ze lagen en breng nieuwe aan waar ze ontbraken, dat is veel veiliger voor fietsers en duidelijker voor alle weggebruikers. Haal ook onnodige drempels weg, uit mijn huis vandaan heb ik 3!! drempels op 50 meter met 3 bochten. Maak ook de uitrit Rietzoom/Noordhoef breed genoeg ivm hoeksteen tegen de banden bij uitrijden

710. Inhalen verbieden /onmogelijk maken

711. Voor de fietsers is het gevaarlijker geworden, samenwerking auto en fietsers laat te wensen over.

712. Regels gelden ook op tijdstippen dat het totaal overbodig is. Rijbaan is gewoon te smal. Oversteekplaats is smaller en weer een fietspad. Fietsers en auto's scheiden.

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

714. 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.

715. 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 creëren ipv dit gerommel. En regenboogzebras staat niet in de wegenverordeningen : wel het zwart/witte.

716. Voor de fietsers is het nog riskant, om daar te fietsen. Er zijn toch auto's die voorbij de fietser willen. En de auto's hebben geen geduld, om achter de fietser te blijven . Soms gaan ze ook nog over de vluchtheuvel.

717. 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.

718. Gedrag auto en fietsers laten soms te wensen over

719. Het is onduidelijk dat de brede , zwarte middenbermen gebruikt mogen worden om fietsers in te halen Het is de vraag of dit wenselijk is, dit geeft m.i. veel onzekerheden..

720. Ik wist niet dat de autos gedeeltelijk over de middenberm mochten rijden. Voel me op de fiets opgejaagd. Haalt die auto mij wel of niet in? Juist daar door schrik ik constant als ze dat wel doen zit ik in het gootje of tegen de stoeprand. Komen ongelukken van.

721. Om de Waterruit in te rijden, begint de stoep te vroeg, bij wachtende auto in de Waterruit. Ingang verbreden ri van Rhenensingel.

722. Bijna iedereen rijdt te hard in de schoolzone, woon zelf aan de plaswijckweg bij de schoolzone en als je soms ziet hoe hard ze rijden ook vuilniswagens en politie (zonder zwaailicht) en onze medelanders die overal schijnt aan hebben scheuren over de schoolzone. Als daar de politie meer aandacht aan zou besteden met snelheidscontroles kun je binnen een dag een maand geld vorderen van iedereen die te hard rijdt nu stop ik ermee anders ben ik bijna een boek aan het schrijven.

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

724. Ja zo als eerder aan gegeven fiets strook scheiden van de weg

725. Houdt het zoveel mogelijk "gewoon"; dus zebra's; drempels; fietsstroken; eventueel knipperlichten en/of verkeerslichten; flitspalen. Zodat het begrijpelijk is.

726. Nee

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

728. Doordat er de mogelijkheid wordt geboden om fietsers in te halen, volgens regel 2 maar ook door het lage middenstuk blijft de situatie onveilig. Het principe van de schoolzone is wel goed en daar sta ik ook positief achter, maar maak het voor automobilisten onmogelijk om fietsers in te halen. Grootste probleem is m.i. de hoge snelheid. Ga daar ook meer op handhaven door snelheidsmeters of cameras op te hangen. Dus conclusie, prima idee maar vraagt wel verbetering. En schrap regel 2 en maak daar van: fietsers mogen niet ingehaald worden.

729. 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 top laag 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!

730. Plaats borden dat auto's niet mogen inhalen!!!! Er staan nu enkele borden met 'auto te gast', wat is dat voor vreemd en onduidelijke boodschap. Jullie hebben een onveilige situatie gecreeerd en het is wachten op ongelukken. PLAATS BORDEN!!!!

731. Verhoog of voorzie middenstuk van obstakels Snelheidscontroles op plaswijckweg 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

732. Breidt de schoolzones uit naar alle vergelijkbare situaties en verlaag daardoor de maximum snelheid voor gemotoriseerd verkeer. Waarom niet ook bij de scholen aan de Groen van Prinsterersingel en aan de Thorbeckelaan?

733. 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.

734. Snel opheffen 0

735. 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.

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

737. De situatie op met name de Plaswijckweg vind ik zeer gevaarlijk voor de fietsers. Er wordt vaak te hard gereden en gevaarlijk ingehaald door automobilisten met haast of asociaal gedrag. Voor de fietsers zou het veiliger zijn om de auto's totaal niet in te laten halen. Nu mag het indien het "veilig" gebeurt. Dit is voor een hoop automobilisten niet duidelijk en zij zullen zich hierop beroepen. Zodra het straks winter is en er vorst en sneeuw gaan komen die de nodige gladheid gaan geven dan gaat de situatie voor fietsers zeer gevaarlijk worden. Het was serieus beter geweest indien er voor zowel fietsers en auto's gescheiden wegen waren gemaakt. De bedenkers van deze plannen en gelukkig ook een meerderheid van de automobilisten houdt zich aan de regels maar een gedeelte van de weggebruikers doet dit niet en zal dat ook niet snel oppakken. Persoonlijk vind ik de aanpassingen een verslechtering en hoop ik dat het niet tot extra slachtoffers gaat leiden. Zelf zou ik gekozen hebben voor gescheiden rijbanen en deze verschillende kleuren hebben gegeven. Rijweg voor de auto's iets smaller zodat automatisch de snelheid eruit wordt gehaald. De fietsers zullen zich veiliger voelen en niet meer opgejaagd.

738. Veel kinderen fietsen naar school. De schoolzone bij de carroussel 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 kleur gebruik op de weg in te stellen.

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

740. 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 !

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

742. Fietsers terug naar aparte fietspaden! Het begin vd schoolzones is gevaarlijk op de RvCatsweg, Snelheid 30 is prima, genoeg oversteekpaden voor voetgangers

743. 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.

- 744.** maak gescheiden fietspaden, waar auto's minder hard moeten rijden gebruik kinderkopjes. Als fietser vind ik deze situatie heel bedreigend
- 745.** 1. Officiële borden plaatsen (en wanneer deze er niet zijn, meertalige borden plaatsen) 2. Handhaven, het zijn dagelijks dezelfde automobilisten die hufter-gedrag vertonen 3. Stringentere snelheidsremmende maatregelen treffen zeker tussen Meerburgstraat en Windhoek, de dorps die er nu liggen worden door verkeershuffers als speeltjes gebruikt 4. Ophouden met dit soort politieke hobby's zoals schoolzones, welke data is er nu beschikbaar dat dit werkelijk effect heeft?
- 746.** Betere weg-engineers aannemen. Wie dacht dat dit een goed idee was?
- 747.** 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
- 748.** De verkeerssituatie is nu onveiliger geworden voor de fietsers en schoolgaande kinderen. Doordat het fietspad nu is samengevoegd met de weg is er geen natuurlijke bescherming voor de fietser t.o.v. de automobilist. Auto's rijden nog steeds te hard, maar nu op hetzelfde wegdeel. Fietsers voelen zich opgejaagd en aan de kant gedrukt, wat alleen maar voor meer onveilige situaties zorgt. Auto's halen fietsers in met minimale afstand, maar vaak wel met hoge snelheid. Zelfs als automobilist voel je je opgejaagd door achterliggers als je je wel aan de maximale snelheid houdt en achter de fietsers blijft rijden. Automobilisten die hier gevoelig voor zijn creëren weer nog meer onveilige verkeerssituaties. Dat de middenberm gebruikt mag worden om fietsers voorbij te gaan voelt schaamteloos en alleen extra gevaarlijk. Nog meer snelheid, nog meer gevaarlijke situaties op een stuk waar het fietsen alleen onveiliger is geworden. Een auto te gast zone zou moeten zijn: auto te gast. Dus achter de fietser en aan de maximale snelheid houden en niet mogen noch kunnen inhalen. Het is geen weg van kilometers lang, het is een paar meter schoolzone. Spijtig om te zien dat zo'n lang verwacht project gekke regels implementeert en de situatie alleen maar onveiliger heeft gemaakt. Als fitte dertiger voel ik mij ook kwetsbaarder op de fiets in de nieuwe schoolzone. Ik kan mij alleen maar voorstellen hoe dat moet zijn voor (ouders van) schoolgaande kinderen. Ter verbetering moet er in de schoolzone juist iets worden gedaan om de snelheid van auto's sterk te limiteren. Denk hierbij aan hogere drempels waardoor je niet harder kunt rijden en paaltjes op de middenberm, zodat auto's hier sowieso geen gebruik van kunnen maken. Afgeschermd fietspad en duidelijke zebrapaden met hoge drempels is een andere goede oplossing.
- 749.** Als je wat doet doet doe het dan goed, en maak dan de hele wijk 30 km zone. Verder is het minachting van de wijkbewoners door de onnodige maatregelen te nemen zonder enig overleg met de wijkbewoners, en ze achteraf te vragen om hun mening te geven.
- 750.** De middenstrook wordt door automobilisten te snel en te gemakkelijk gebruikt. Daarbij verhogen ze hun snelheid gevaarlijk. Dit maakt het oversteken alsnog gevaarlijk
- 751.** 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
- 752.** 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!
- 753.** Direct aanpassen voordat hier grote ongelukken gebeuren!!!!
- 754.** Toch weer een aparte fietsstrook.
- 755.** In de regels staat blijkbaar dat auto's wél fietsers mogen inhalen (mits veilig). Zelfs via de middenstrook. Volgens mij staat op de borden dat ze dat juist niet mogen. Althans, zo begrijp ik het. Verwarring dus!
- 756.** 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.
- 757.** Heel snel weer opheffen deze onzin. Veel te gevaarlijk met name voor fietsers.
- 758.** Terugbrengen naar oude staat. En verkeersdrempels invoeren. Veiligheid van kinderen hoort voor te staan.
- 759.** 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.
- 760.** maak het gebruik van de auto nog onaantrekkelijker... elke keer als iemand op pad gaat moet die gene zich afvragen: is met de auto echt nodig? (voor sommige mensen is deze vraag natuurlijk altijd ja ivm een handicap bijvoorbeeld.)
- 761.** Het voor automobilisten onmogelijk maken om in te halen, de gehele Plaswijckweg 30 km zone maken, fiets verkeersstroom volledig scheiden van de auto verkeersstroom. Fietspad twee richting aan één zijde van de Plaswijckweg
- 762.** Betere communicatie over de regels met duidelijke borden nabij deze zones!
- 763.** 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.
- 764.** Mij valt op dat motorrijders zich niet aan snelheid houden, soms niet eens aan het maximum van 50 en zeer veel lawaai maken.
- 765.** Duidelijke oversteekpaden, fietspaden alleen voor fietsers en verkeerslichten

766. 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.

767. 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...

768. Fietsers duidelijk maken dat ze niet helemaal rechts op het pad moeten fietsen alsof het een autoweg betreft maar midden op het (fiets-)pad.

769. Breng het fietspad weer terug voor iedereen veiliger

770. - 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

771. Fietsers denk dat ze met ze drien op de weg mogen. Worden ook boos als je ze inhaalt.

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

773. 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.

774. 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 totaál 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.

775. 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.

776. De weg is nu veel te gevaarlijk. Fietsers rijden hier me een man of 3 naast elkaar. Voor de verandering was het veel veiliger dan de huidige situatie.

777. aparte fietspaden

778. De hoge vluchtdrempels kleiner maken zodat de auto's als t mogelijk is kunnen inhalen, maar zonder gevaarlijke inhaal pogingen. En regels duidelijker aangeven.

779. 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)

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

781. Verwijder de schoolzones maar weer snel

782. Ik had liever gezien dat de wegdelen duidelijk zo smal waren dat het duidelijk niet mogelijk is voor automobilisten om fietsers te passeren. Inhalen over de middenberm voelt totaal niet goed of veilig. Zet op die middenberm wat groen neer en versmal de rijbanen nog iets zou ik adviseren.

783. Verbod voor ouders om kinderen met de auto naar school te brengen. Er zou een uitzondering gemaakt kunnen worden , voor kinderen die ver weg wonen.

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

785. Regel 2 van het " regelement" is weer verder afgezwakt. Als er gebruik van de middenstuk gebruikt mag worden, heeft de aanleg van deze zone zijn doel, verkeersveiligheid, volledig gemist!!!

786. 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.

787. 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.

788. Er wordt nog altijd agressief gereden. Een snelheidscamera zou mogelijk uitkomst kunnen bieden.

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

790. Een vrij liggend fietspad is veruit het veiligst. Fietzers behoren geen "levende buffer" voor auto's te zijn. Je kunt als fietser niet erop vertrouwen dat alle automobilisten netjes rijden; de praktijk is helaas anders.

791. 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.

792. Ik weet niet wie het plan bedacht heeft maar het werkt niet. Duidelijker zijn over de gedragsregels werkt ook niet. Het probleem zit er in dat je op een drukke weg mijn fietsende kinderen op dezelfde weg brengt als de auto's. Dit is wachten op ongelukken. Maar het zou beter zijn als we deze onzin stoppen voordat er ongelukken gebeuren. Gewoon fietsers, voetgangers en autos scheiden dus.

793. Niet perse voor de schoolzone bij de Ridderslag, maar wel net erbuiten. Oversteken als voetganger van Het tuincentrum, over de Bloemendaalseweg naar het trottoir 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.

794. 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. Fietzers 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.

795. 30 km p/u bij scholen en flitspalen. Boetes werken beter, zeker bij die paar automobilisten die de Plaswijckweg als racebaan gebruiken. Het is telkens dezelfde, maar hij rijdt zo hard dat hij niet te pakken is.

796. Wellicht meer controle voor de auto's die inhalen tijdens dat er fietsers fietsen

797. Veel auto's rijden nog steeds te hard, misschien dat flitspalen hier iets in kunnen verbeteren.

798. Ik heb een andere mening over de verschillende schoolzones. Met name bij de ridder van Catsweg ervaar ik het als fietser als een stuk onveiliger. De enquête gaf geen mogelijkheid onderscheid te maken tussen de verschillende schoolzones.

799. Oprit voor fietsers van fietspad af weg op is gevaarlijk. Geen overzicht, moet helemaal achterom kijken om te zien of er nog een auto aankomt, die vaak extra gas geven om nog even voor de schieten. Of niet eens doorhebben dat fietsers daar de weg op komen