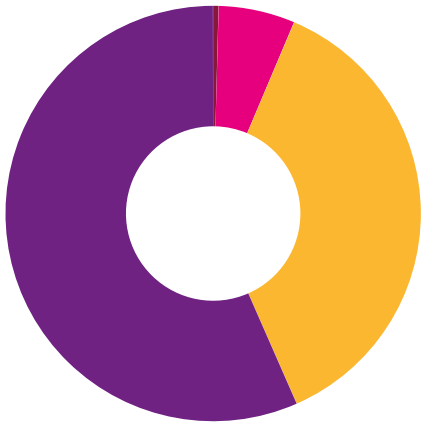
Gemeente Gouda

Evaluatie schoolzones FIETSEND

9 november 2023 om 14:10
Powered by
Enalyzer

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

FIETSEND

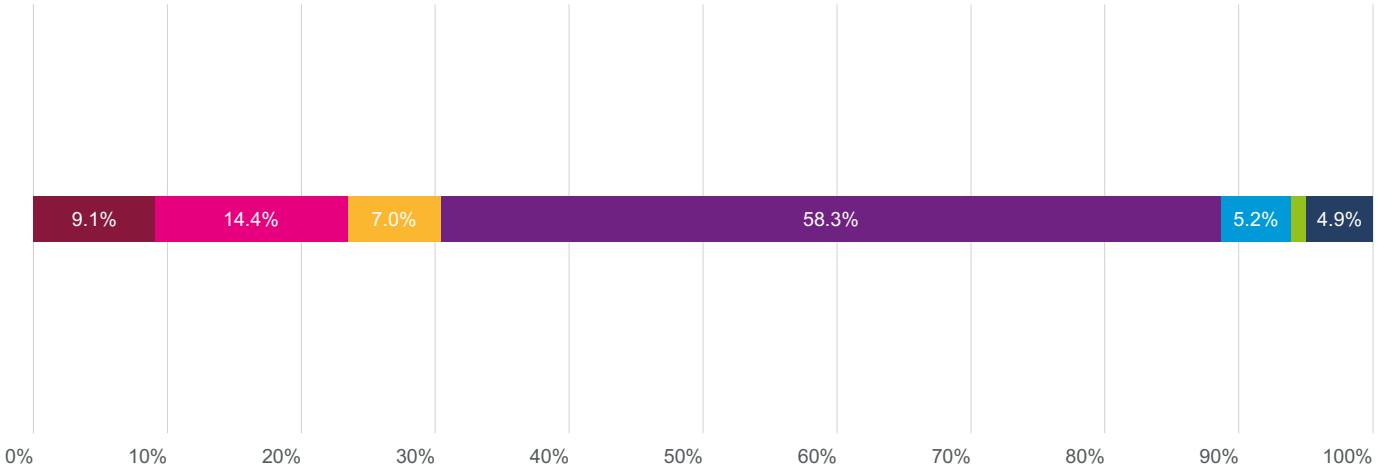


Observaties

Totaal	**1,177**
Nooit	0.4%
Soms	5.9%
Regelmatig	37.0%
Elke dag	56.6%

Vindt u dat de verkeersveiligheid in de schoolzones is verbeterd?

FIETSEND



Observaties

Totaal	**1,177**
Ja, de veiligheid is heel erg verbeterd	9.1%
Ja, de veiligheid is een beetje verbeterd	14.4%
Nee, de veiligheid is niet verbeterd (het is hetzelfde gebleven)	7.0%
Nee, het is juist onveiliger geworden	58.3%
Het is nog te vroeg om een oordeel te geven	5.2%
Geen mening	1.2%
Anders, namelijk:	4.9%

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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

FIETSEND

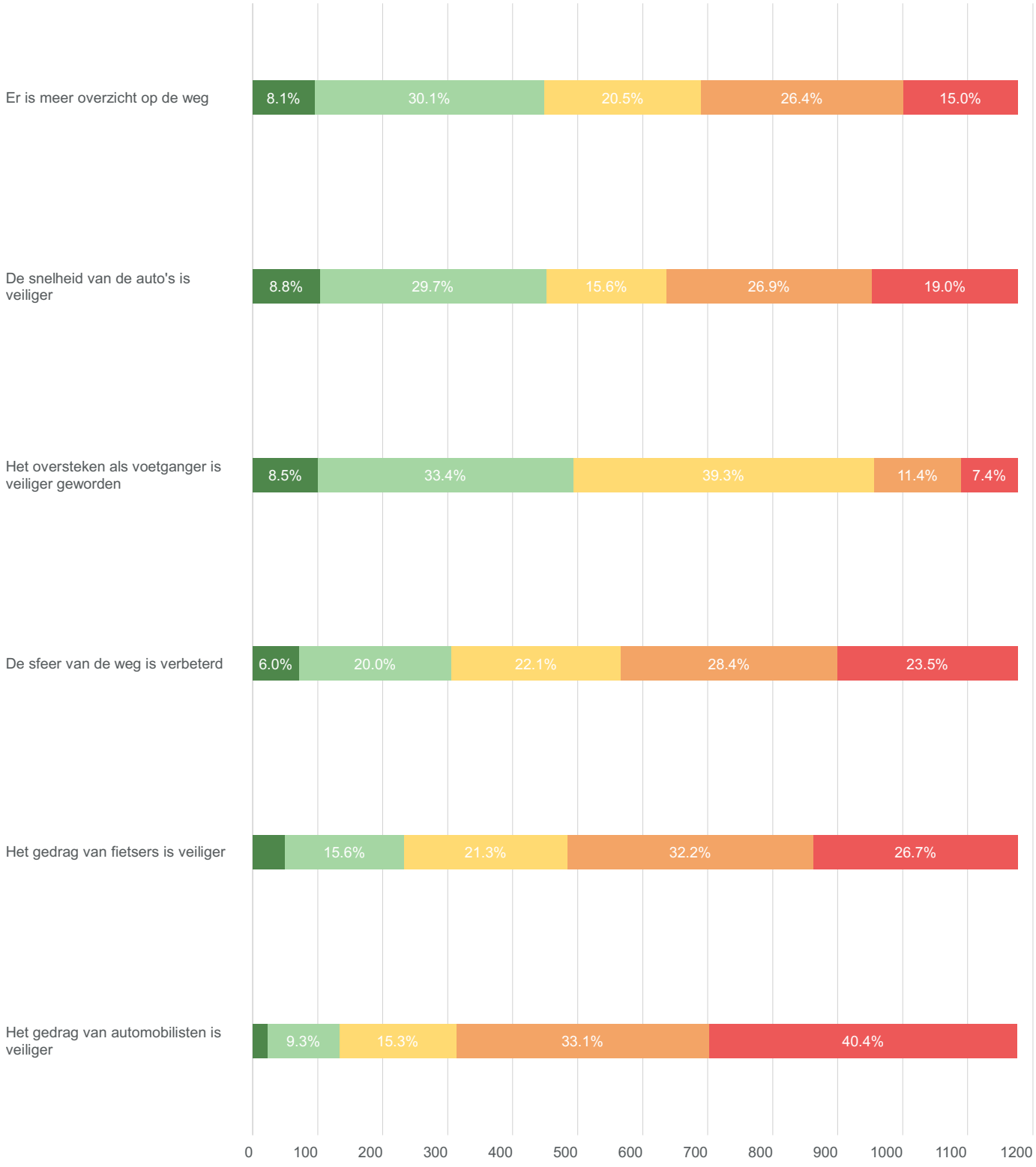


Observaties

Totaal	**58**

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

FIETSEND



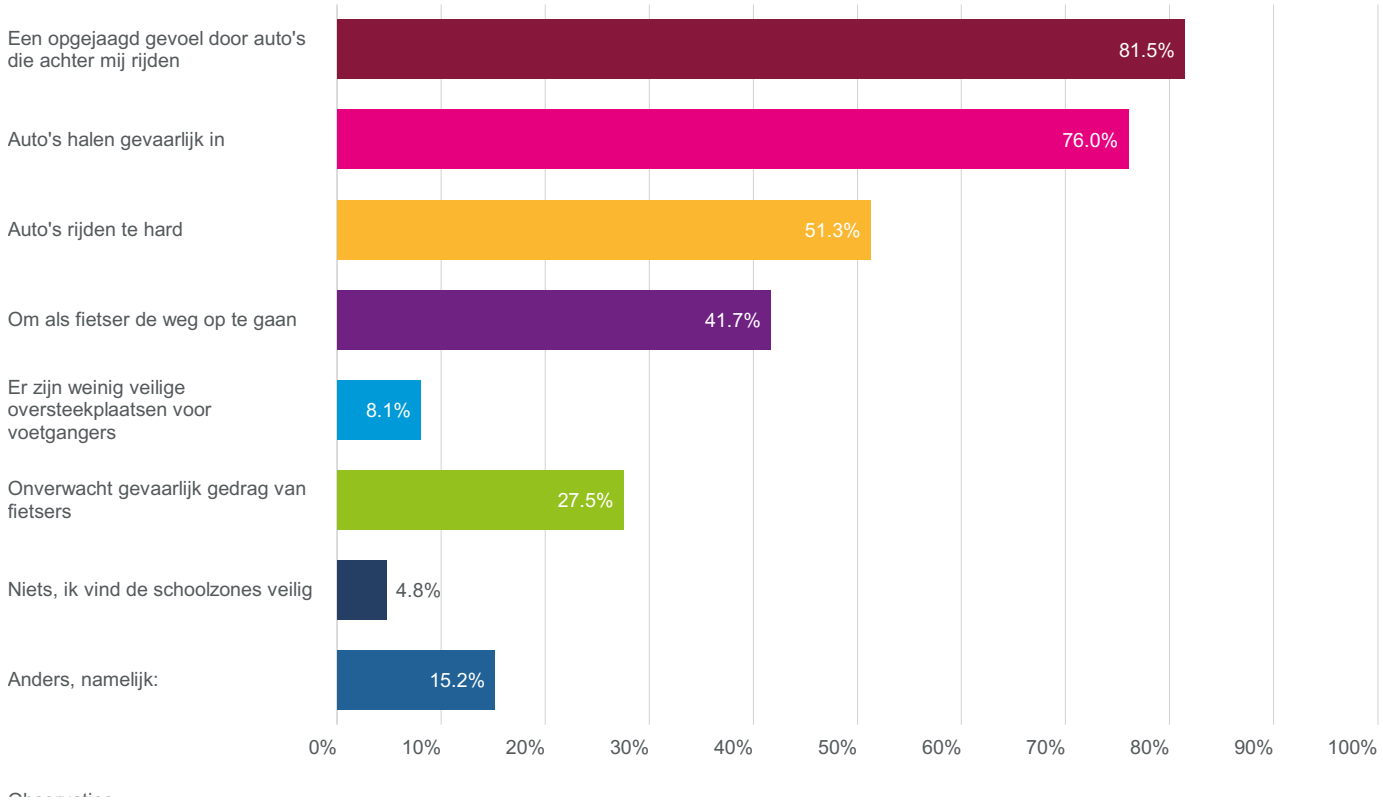
Observaties

Totaal **1,177**

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

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

FIETSEND



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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

FIETSEND



Observaties

Totaal	**179**

Bent u met de volgende regels bekend?

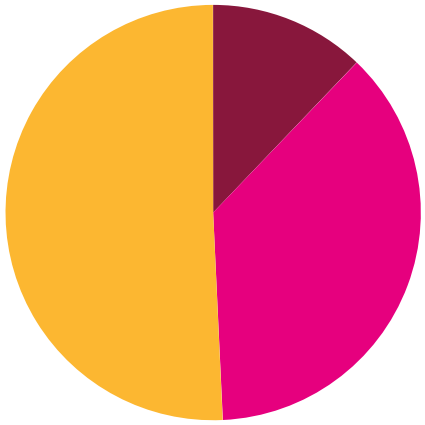
1) Auto's mogen niet harder rijden dan 30 km/uur

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.

FIETSEND

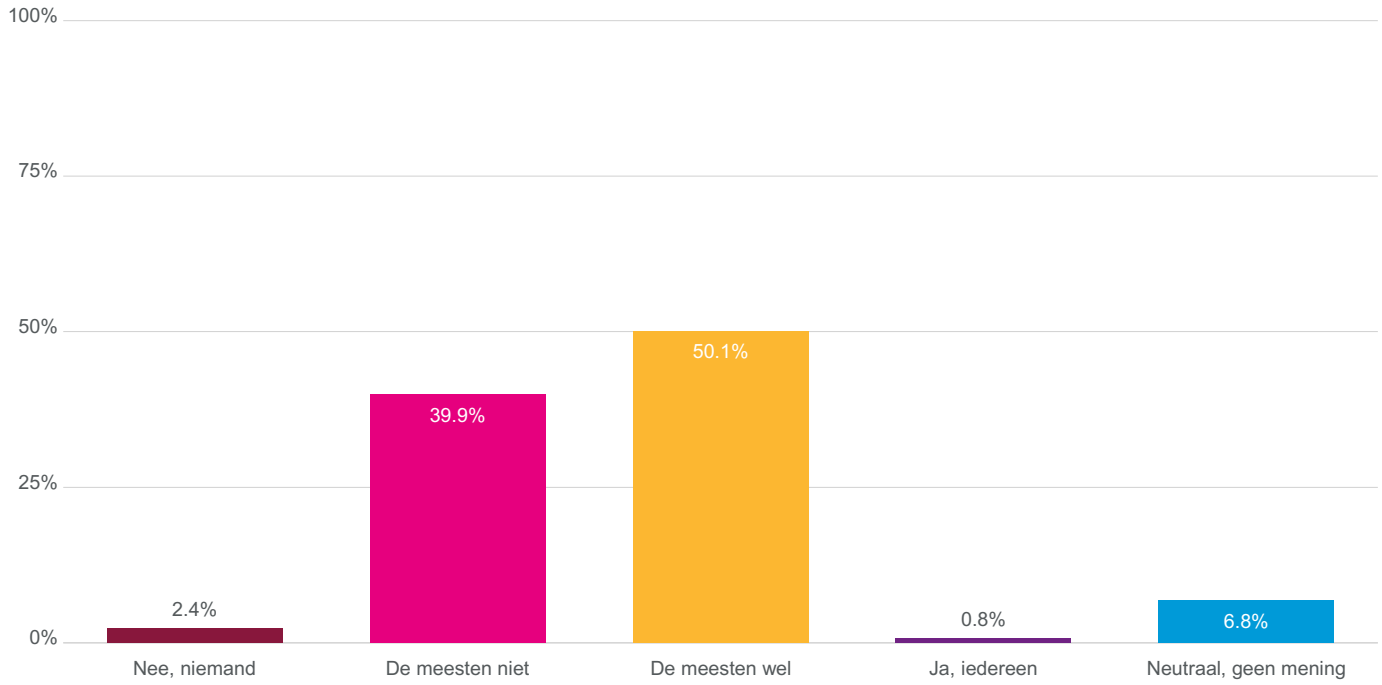


Observaties

Totaal	**1,177**
Nee	12.1%
Deels	37.1%
Ja	50.7%

Houden weggebruikers zich aan deze verkeersregels?

FIETSEND

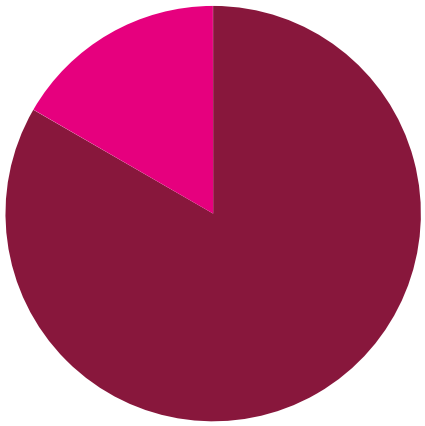


Observaties

Totaal	**1,177**

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

FIETSEND

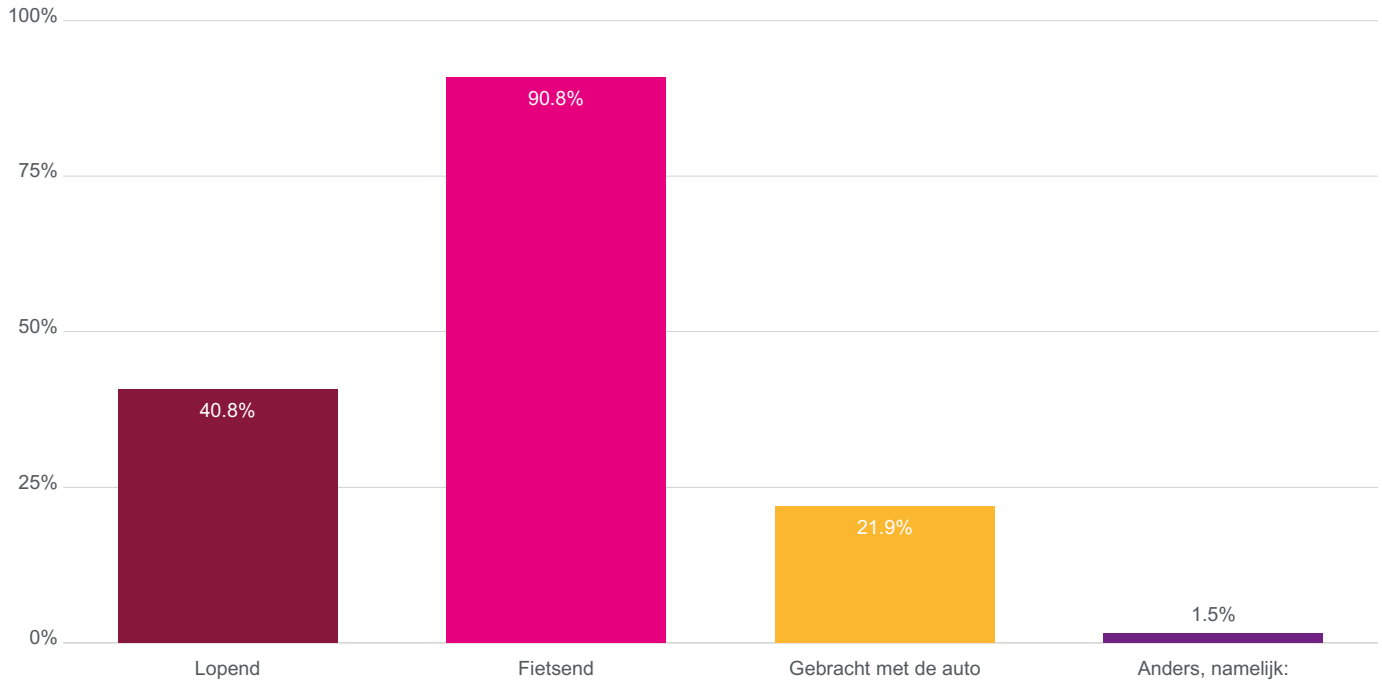


Observaties

Totaal	**1,177**
Nee	83.3%
Ja	16.7%

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

FIETSEND



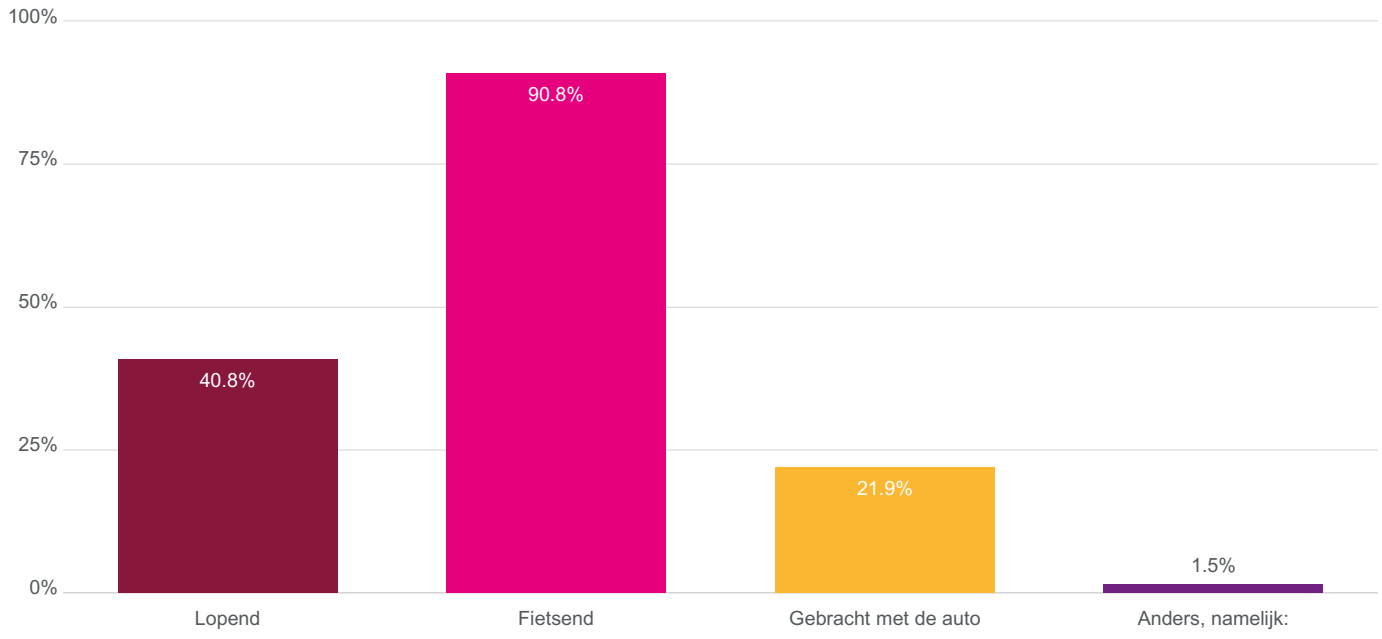
Observaties

Totaal **196**

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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

FIETSEND

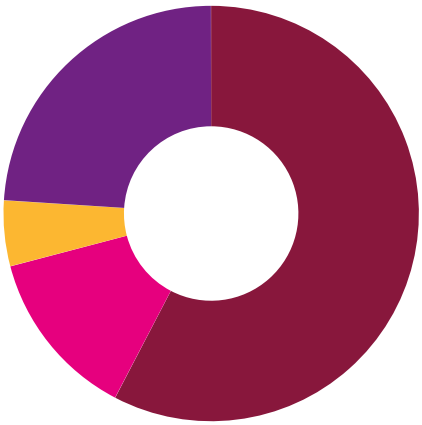


Observaties

Totaal **196**

Vinden uw kinderen dat de schoolzones veiliger zijn geworden?

FIETSEND



Observaties

Totaal	**196**
Nee	57.7%
Iets veiliger	13.3%
Ja	5.1%
Neutraal, geen mening	24.0%

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

Toelichtingen aan het eind van het rapport.

FIETSEND



Observaties

Totaal	**1,177**

Open antwoorden

Evaluatie schoolzones FIETSEND

9 november 2023 om 14:10
Powered by
Enalyzer

Gemeente Gouda

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

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

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 acheruitgegaan.

5. Fietsers gaan nu opzettelijk in het midden van de weg rijden. Fietsers voelen zich gepushed. 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 is wel verbeterd maar het gebeurt regelmatig dat auto’s nu ongeduldig achter fietsers blijven rijden en vervolgens besluiten met twee banden ineens hard over de verhoogde middenstrook in te halen en flink gas te geven. Dergelijke acties bevorderen de veiligheid niet, te meer omdat inhalen in strijd lijkt met het bord ‘auto’s achter fiets’.

10. Ik vind dat de veiligheid voor fieters minder is geworden. Auto's blijken toch fietsers in te halen daar waar dat niet is toegestaan en scheren dan rakelijks langs fietsers. Ik heb daarom onlangs gekozen om de Ridder van Catsweg te mijden en een andere route te nemen.

11. 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.

12. 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.

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

14. Op de Plaswijckweg is het verbetert. Op de Ridder v Catsweg verslechterd. Vroeger was daar alles goed gescheiden, nu rijdt je als fietser ineens de weg op. En met ruim 50 km/uur kan je over de verkeersdrempels!! Die stellen dus niets voor. Waarom geen echte neer gelegd waar je 20-30km/uur overheen MOET rijden. In Spanje is dit beter geregeld.

15. Als fietser voel ik mij vaak opgejaagd als er een auto achter mij rijdt

16. 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.

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

18. Het is erg onduidelijk en vreemd aangelegd. Niet perse veiliger geworden. Meer veiligheidsmaatregelen zijn noodzakelijk.

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. Veiligheid is wel iets verbeterd, maar het is uiterst merkwaardig dat halverwege de Ridder van Catswerg 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.

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

23. Als je als fietser midden op de weg rijdt, blijven de auto’s wel achter je rijden (soms hijgen ze dan wel in je nek), maar rij je helemaal rechts dan rijden de auto’s je alsnog voorbij.

24. 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.

25. Ja het is veiliger voor fietsers. Helaas wordt je regelmatig gepasseerd door auto's: die gewoon over midden talud rijden :die soms zelfs gasgeven hierbij. Mooi geval voor handhaving!?

26. Voor scholieren vast veiliger maar voor mij als fietser niet. Ik wordt continue op mijn hielen gezeten door auto’s die haast hebben en er toch voorbij willen glippen terwijl ruimte krapper is

27. plus: voorheen was de onveiligheid dat er altijd hard (50) werd gereden, dat is beter geworden min: nu is de onveiligheid dat er toch wordt ingehaald, kleine auto's op het rode asfalt en grote auto's plankgas over de middenstrook. Beide voelt zeer onveilig

28. 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.

29. 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

30. Velig voor de scholen, onveiliger voor fietsers die door auto’s achterna gezeten worden of met snelheid ingehaald

31. 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

32. 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.

33. Lastig om te bepalen: Als automobilisten zich aan de regels houden, is het veiliger geworden. De ongeduldig heid 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.

34. 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.

35. Als fietser vind ik de veiligheid afgenomen. Nu wordt ik meer de weg opgeduwd door de zwarte stenen langs de stoeprand. Daarover fietsen is niet fijn. Ik voel me opgejaagd als een auto achter me moet blijven rijden. De zwarte verhogingen vind ik gevaarlijk, omdat zwart op zwart moeilijk te onderscheiden is. Ik vind die blokken ook onhandig bij het naar links afslaan. Er is veel minder ruimte op de weg gekomen, heel slecht idee

36. Het is voor fietsers op de doorgaande weg minder veilig geworden, voor overstekende schoolkinderen veiliger

37. 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.

38. 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.

39. 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

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

41. 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 geirriteerde 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.

42. Verbeterd voor kinderen maar niet voor fietsers

43. Ik kom er 4 x p week langs met mijn elektrische rolstoel en het is stuk onveiliger geworden. Ik durf bijna niet meer langs en al 2 x bijna aangereden

44. Het is onduidelijk geworden

45. 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.

46. 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 toz automobilisten!!!!

47. Voor oversteken schoolkinderen en afslaand verkeer voor halen en brengen schoolkinderen. Voor fietsers is het invoegen naar de rode rijbaan lastig als er op de zelfde hoogte ook een auto rijdt De automobilist past zich inmiddels wel beter aan..m MAAR het gebeurt nog te vaak dat ze de verhoogde midenstrook op rijden om de fietsers alsnog in te halen Een kwestie van tijd denk ik. Of misschien op 1 plek nog een drempel voor het invoegpunt fietsers van smalle fietspad naar rijbaan

48. Ja het is wel iets veiliger. Maar auto verkeer rijden te hard en in inhalen brengen fietsers ernstig in vevaar.

49. Het is te vroeg om te oordelen of het veiliger/onveilger geworden is. Maar als fietser ervaar ik het als onveiliger! Dit door onrustig en soms zelfs agressief rijgedrag van automobilisten die menen je toch nog in te moeten halen en je daar soms bij afsnijden. Kortom het voelt alsof de fietser zelf nu gebruikt wordt om de automobilist te verplichten langzamer te rijden.

50. Ja, de veiligheid is heel erg verbeterd mits je midden op de weg gaat fietsen. Doe je dat niet dan proberen de auto's soms langs je te gaan en in de meeste gevallen ook nog gebruik makend van het zwarte tussenstuk of bij een kruispunt ineens vol gas langs je te rijden. Mijn idee, plaats op de zwarte tussen stroken betonnen bloembakken of kubussen. Auto's mogen gebruik maken van het zwarte tussenstuk, en daar ligt het gevaar en angst bij iedereen die daar fietst.....dit komt absoluut niet ten goede van de veiligheid!

51. Ik kom er nog zo weinig, kan er geen mening over vormen

52. Wel verbeterd zolang de auto achter de fietser blijft, anders is een fietspad veiliger

53. 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

54. Het is onveilig voor fietsers.

55. 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.

56. De fietser wordt hier gebruikt om het auto verkeer af te remmen. Soms levensgevaarlijke situaties. Veroorzaakt door de halers en brengers van de scholen waar de kinderen zg bijlig naar toe moeten

57. Voor de ridder van catsweg zit 1 nadeel , als de fietsers van fietspad op de rijweg richting stad. Dat stukje is nog gevaarlijker

58. 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.
**
FIETSEND

1. Soms agressief gedrag automobilisten. Schreeuwen/schelden

2. Verdrijvingsvlakken bij sommige oversteekplekken is onduidelijk of soms niet aanwezig. Dit maakte het in het begin voor mij als automiblist onduidelijk. Vooral voor verkeer dat niet vaak op deze schoolzone's rijdt lijkt me dat dit voor rare situaties kan zorgen.

3. Auto's gaan stilstaan op de weg en andere weggebruikers gaan ze inhalen

4. 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.

5. Ongeduld van automobilisten.halen regelmatig fietsers in.dood eng

6. 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.

7. 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.

8. Onverwacht gevaarlijk gedrag van voetgangers die de hele lengte van de middenstrook gebruiken als vluchtheuvel

9. 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 reijden ,zodat hij de fietser kan laten voorgaan als deze op de schoolzone gaat rijden .

10. 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 fieten om zo veel mogelijk aan de kant te rijden. Liever dan gewoon rood glad asfalt tot tegen de trottoirband aan.

11. -

12. 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.

13. 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.

14. 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

15. Auto’s die te strak te dicht langs fietsers passeren

16. De overgang van gewone fietspad naar de schoolzones (en andersom) kan onduidelijk zijn als er fietsers en auto's tegelijk zijn. E.g. wie heeft voorrang?

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

18. 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.

19. Voor prikkelgevoelige mensen is het een heftige zone met veel kleuren en veel aanwijzingen.

20. Agressie neemt toe. Fietsers blijven breed naast elkaar fietsen omdat automobilisten te gast zijn. Automobilisten ergeren zich daaraan, willen maar kunnen niet inhalen. Met getoeter en getier als gevolg.

21. 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.

22. Veel gevaarlijke situaties gemerkt, met zoontje achterop de fiets wordt vaak ingehaald te hard en te dicht er langs. Zou mijn zoontje die net kan fietsen niet de plaswijckweg mee op durven te nemen zoals het nu is. Vind het voorheen nog veiliger. Liever normale weg zoals het was fietsers en automobilisten gescheiden en extra verkeerslicht

23. 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

24. Jammer dat er geen onderscheidt gemaakt wordt in de enquête tussen de Plaswijckweg en de Ridder v Catsweg. De begin situaties waren al anders, namelijk wel en geen fysiek gescheiden fietspaden. Nu worden alle antwoorden op 1 hoop gegooid. Een gemiste kans. Catsweg is onveiliger geworden!!!

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

26. Fietsers worden ingezet als hindernis voor de auto’s. Degene die dit verzonnen heeft moeten jullie ontslaan. Ook degene die dit heeft goedgekeurd is schuldig aan roekeloos bestuur.

27. 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.

28. Rijdend op het fietpad Ridder van Catsweg richting de stad is het zeer onveilig om het verbrede fietspad op te gaan. Auto.s rijden daar nog erg hard. Je moet goed over je linkerschouder kijken of de weg vrij is. Zeker met kinderen niet fijn. Ik mis het gewone fietspad dagelijke. Ook linksaf slaan naar de Bloemendaalse weg is een kwestie van goed voorsorteren geworden en zorgen dat auto.s achter je blijven. Daarnaast zijn de voorrangsregels verwarrend voor auto.s komend van de Buchnerweg. Zij hebben voorrang maar laten toch vaak linksaf slaande fietsers voor gaan.

29. 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 !!!!

30. 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.

31. Fietsers zwalken 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.....

32. Auto's mogen soms 50 en dan weer 30.... Het blijft meestal gewoon 50 en als het kan harder..... Geen of onvoldoende Zebrapaden

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

34. 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!!

35. 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.

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

37. Als er een moeder met kind fietst dan gaat dat niet snel auto’a 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…

38. Fietsen ook veel bakfietsen die echt heel sloom fietsen en soms zelf stil gaan staan op de weg. Lokt 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.

39. 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.

40. Ye grote snelheids verschillen

41. 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

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

43. Overgang naar oorspronkelijke fiets pad op Ridder van Catsweg kan beter

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

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

46. invoegen van fietsers zonder (achterom) te kijken

47. Er is vooral nagedacht over schoolgaande voetgangers, maar veel kinderen fietsen en steken op de fiets over. Haaientanden om ook fietsende overstekers voorrang te geven en automobilisten daardoor extra op hun snelheid te laten letten, missen wij heel erg. Autos rijden ook vaak harder dan 30.

48. Ben 2x bijna van de weg afgedrukt door auto's die er zo nodig langs moesten en 2x gewoon voorbij gegaan waarvan 1 auto zelfs de vluchtheuvel op reed. Ook 1x een auto die hard kwam aanrijden, vlak achter mij op de rem stond en begon te toeteren. Diezelfde auto zag ik een paar dagen laten weer en nu reed ze op snelheid een jonge man voorbij. (Zij zaten aan de andere kant van de weg) De volgende gedeeltelijk en 1 hele kenteken heb ik voor jullie. SZ - 828 - ? - Donkere auto, bestuurder vrouw lang donker haar bril 35 -45. SW - 848 - ? Zie boven 98-RDV-2 Zwarte Kia SR-470- ? Witte Mercedes

49. Het is mij al 2 x overkomen dat een auto toch passeerde en zelfs met één wiel over de verhoging in het midden van de weg reed.

50. 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.

51. -Fietsers en auto's op één baan, terwijl het voorheen een apart fietspad was -Auto's halen voor de zone gevaarlijk in om fietsers nog even voor te zijn. Gaf al aantal keer bijna botsingen!!!

52. Sommige automobilisten geven vaart zodra ze dat denken te kunnen doen als ze de fietser uit de zone voorbij zijn

53. Oversteek bij de Cirkel is er onveiliger door geworden. Na de passage van de aanpassingen nabij de plaswijkschool geven automobilisten gad en komen vervolgens bij de oversteek bij de Cirkel Waarom deze ook niet identiek meegenomen in de aanpassingen?

54. Soms gaan kinderen uit angst plotseling de stoep op wat erg gevaarlijk is voor zowel het kind als de automobilist

55. 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.

56. 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 lokt 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.

57. Appende fietsers Fietsers die auto’s in halen

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

59. Sommige fietsers kunnen niet harder dan ongeveer 10 km/u fietsen. Dat lokt agressie uit van automobilisten, die generaliserend denken dat het wel wat harder kan.

60. 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.

61. 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.

62. Wat voor gevaar het is als je op een scootmobiel daar rijdt.

63. Te breed voor een fietsstraat, omdat het nog net mogelijk is om een fietser in te halen, maar dit maakt het onveilig.

64. De weg is gevaarlijk als het donker, regenachtig of mistig is. Door de versmallingen en hobbels moet je heel goed opletten.

65. 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

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

67. In de auto achter een fietser blijvend, wordt de auto regelmatig ingehaald, waardoor voor de automobilist en de fietser een gevaarlijke situatie ontstaat.

68. Auto’s gaan je net voor de schoonzones 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

69. Veel kosten voor minimale verbetering.

70. 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.

71. 1. Onveilige in/uitrit Steinenburgpad, moet breder zonder scherpe hoeken 2. Bij de andere twee schoolzones is het invoegen vanaf het fietspad tussen de auto's erg onveilig

72. Het invoegvlak van fietsers als je naar het centrum toe rijdt

73. 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.

74. 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

75. 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.

76. Door het gedrag van sommige automobilisten die inhalen over de middenstrook is de situatie er niet veiliger op geworden.

77. 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 verkeersturusties

78. 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)

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

80. De weg indeling klopt niet. Er is net wel of net niet genoeg ruimte voor een auto om in te halen. Als fietsen moet je nu breeder fietsen en auto's blijven geneigd om fieters in te halen en rijden daarbij vaak te hard. Wij hebben ons afgevraagd of de nieuwe verkeersoplossing wel wetenschappelijk is getoetst binnen het kader van de gestelde doelen.

81. 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

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

83. 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.

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

85. 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.

86. 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

87. 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.

88. Auto,s halen in soms over de middenberm met veel hogere dan de toegestane snelheid. Bij r. Van Catsweg ontstaan gevaarlijke situaties omdat je vanaf het fietspad de schoolzone moet oprijden. De middenstrook wordt soms als parkeerplek gebruikt.

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

90. Agressieve automobilisten

91. Geen voetpad

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

93. 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.

94. Voetgangers die zonder te kijken oversteken.

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

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

97. Bron van irritatie

98. de rozerood gekleurde verhoogde tussenstukken

99. Het is er voor een fietser niet veiliger op geworden. Auto’s passeren nog steeds met snelheid. Fietser hoort een fatsoenlijk fietspad te hebben waardoor die wordt beschermd.

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

101. De opgehoogde zwarte gedeeltes in de weg, die de weg ook nog eens versmallen. Ik snap dat dat gedaan is om de auto’s minder hard te laten rijden, maar geen goed idee om dat op deze manier te willen bereiken. Als fietser wil ik gewoon naar links kunnen afslaan (geleidelijk en met hand uitsteken) en niet recht rijden en met een hoek links afslaan)

102. 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 Plaswijkweg.

103. 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.

104. 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.

105. 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.

106. fietsers blijven midden op de rode baan rijden terwijl dat niet echt nodig is want ik ga zelf bv een beetje naar de zijkant en kan een auto mij rustig passeren.

107. Net voor je invoegt vanaf het fietspad naar de zone, is de stoeprand een obstakel, deze loopt taps toe, als er bladeren liggen zie je de overgang niet en automobilisten rijden daar nog hard. Die invoeg moet veiliger.

108. 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.

109. 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%.

110. Scooters willen rechts inhalen als je als automobilist achter een fietser blijft. Idem voor sommige elektrische fietsers. Gevaarlijk bij ingangen wijken!

111. 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.

112. Gevaarlijk situatie omdat je als fietser moet invoegen op de rijbaan.. voor auto’s die hard op je achter op je inrijden omdat ze een poging doen om eerder dan jij op de invoegplek te zijn.

113. 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.

114. 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 wegbewijzering. 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!!!!

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

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

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

118. De schoolzone is onnodig lang, een groot deel is helemaal niet bij een school. Dat nodigt ongeduld uit.

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

120. 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

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

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

123. Als fietser vermijd ik deze zone het liefst

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

125. 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.

126. 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.

127. 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.

128. 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.

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

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

131. Wisselende maximale snelheid op de Plaswijckweg: 30 daarna een stuk 50 en dan weer 30. Dit is verwarrend. Niet duidelijk waarom bij meerdere andere scholen die aan een drukke weg liggen geen schoolzones zijn gemaakt.

132. Auto's passeren toch fietsers, of ze proberen het op het stuk waar de middenberm ontbreekt. Als fietser ben je je leven niet zeker. Meteen herinrichten. Ik voel me als fietser een menselijk schild tegen automobilisten. WALGELIJK EN LEVENSGEVAARLIJK!!!

133. Auto's halen in en gaan daarbij over de stoep of over vluchtstrook Fietsers en rolstoel gebruikers worden opgejaagd door auto's Heb fieters over de vluchtstrook zien rijden omdat ze zich niet wisten waar ze heen moesten Er wordt gesproken over auto's die de fietsers en rolstoel mogen inhalen en wat over vluchtstrook rijden Maar de borden die er staan dat auto's achter de fietser moeten blijven Auto's halen in maar snijden dan af en rijden harder dan 30

134. 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.

135. Onveilig. Te smal . Auto's worden weg ontzegd.zeer gevaarlijk.ruimte genoeg maar niet gebruikt. Belachelijk. Er zijn betere manieren om snelheid te beperken

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

137. 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

138. Voorheen ging je als fietser vanaf het fietspad het bruggetje over naar de Bloemendaalseweg. Nu vanaf de Ridder van Catsweg bij de kruising naar de Bloemendaalseweg met van achteren auto's die inhalen/je opzijdrukken en tegemoetkomende auto's en fietsers en fietsers op de Bloemendaalweg zie en beleef ik elke dag bijna ongelukken/aanrijdingen.

139. 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

140. Onverwacht vervaarlijk bedrag van automobilisten. Je weet nooit of er iemand achter je zit die om wat voor reden dan ook zich misdraagt.

141. 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

142. Het wegdek is smaller geworden, dus als auto's fietsen inhalen, is er minder ruimte.

143. 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.

144. 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.

145. Auto's halen je steeds in zelfs als je ze geen ruimte geeft ervoor, ik ben zelf al 8x bijna aangereden hierdoor

146. 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 .

147. De schoolzone (op de Ridder van Catsweg) onderbreekt een normale weg met normale snelheden en gescheiden fietsbanen, de zone zelf is smal genoeg om fatsoenlijke automobilisten te vertragen en te smal om fietsers veilig te passeren. Overdag / rond schooltijden werkt dit misschien prima, maar als het rustig is blijf je enkele te hard rijdende automobilisten houden die denken dat het wel kan, of ze remmen wel af maar pas ín de overgang naar de schoolzone, waar fietsers soms zonder om te kijken of er een auto aankomt de gezamenlijke baan oprijden, dit zie ik vaker gebeuren nu we gewend raken aan de nieuwe situatie. Gezamenlijke banen werken misschien prima op wegen die in de hele lengte zijn gebouwd om een trage snelheid af te dwingen, maar in deze situatie is het een kwestie van tijd voordat er iemand verongelukt. Maatregelen nemen om het verkeer voor scholen te vertragen is een uitstekend idee, maar niet door fietsers als verrassingsdrempels te gebruiken.

148. Het idee was aangenaam, de realiteit is verre van ideaal. Het gros van de auto's rijden netjes. Helaas zijn er ook die asociaal rijden, hebben alle ruimte en de kans om gevaarlijk te rijden. Daardoor ben ik angstig om daar te komen. Ik heb een driewieler fiets.

149. Met meerdere fietsers naast elkaar gaan fietsen en dan heel langzaam gaan fietsen. Zodat auto's geïrriteerd raken en gevaarlijke situaties ontstaan.

150. 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.

151. zie antwoord vorige vraag. ik mis dit blok bij iedere vraag!

152. Als de fietsen maar voorrang blijven houden

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

154. 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.

155. Regels voor fietsers en voor auto’s onduidelijk (alleen inhalen als het veilig kan; max 2 fietsers naast elkaar; parkeerverbod middenstrook; functie middenstrook)

156. 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.

157. 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.

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

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

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

161. 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.

162. 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.

163. 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.

164. Door de fietser als verkeersremmende maatregel te gebruiken zijn deze stroken levens gevaarlijk voor fietsers.

165. 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

166. 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.

167. 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.

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

169. Fetsers zouden midden op het pad moeten blijven rijden.

170. ik vind de verkeersregels onduidelijk. Is zo een zone qua verkeersregels in heel Nederland hetzelfde?

171. De regels zijn niet duidelijk, ik dacht dat auto's niet mochten inhalen, wat nu wel gebeurd half op de harde hogere gedeeltes, dit leidt voor gevaarlijke situaties dat fietsers naast elkaar blijven of snel oversteken terwel autos ook niet weten waar ze aan toen zijn.

172. Fietser moet blijven opletten.

173. 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

174. Vooral voor kinderen levensgevaarlijk. Fietsend met een sliert auto's achter je aan die haast hebben is vragen om ongelukken. Auto's vliegen zels over de middenberm langs je heen of je wordt gedwongen in de goot te rijden.

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

176. Als fietser kom je onmogelijk veilig weg, bij de kruising ridder van catsweg/Bloemendaalse weg.

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

178. fietsers vanaf Plaswijck moeten tegelijk oversteken met de auto's en daarbij afslaan tussen het autoverkeer. zeer onveilig, voorheen konden fietsers via bruggetje apart oversteken.

179. x

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

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

1. 276 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. Bij de Riddeslag was een vrij liggend fietspad. De nieuwe situatie maakt het daar voor fietsers wat mij betreft niet beter. Met name de aansluiting op de Bloemendaalse weg is nu een chaos tussen 8.15 en 8.30.

5. 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

6. Fietsers 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.

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 aangereden 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. U had eerder mening moeten vragen bewoners/verkeer deelnemers.

10. Maak de school zones weer on gedaan en steek het geld in betere stoepen en fietspaden

11. 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.

12. Het blok in eht midden is erg groot, dat zou ik wat kleiner maken...

13. Terug naar de oude situatie.

14. Waarschijnlijk zijn de oplossingen niet doordacht. Auto's halen fietsen vaak op gevaarlijke wijze in, of wekken de indruk van ongeduld. De eilanden zijn te groot. Auto's hebben de neiging om richting fietsers te duwen in plaats van het eiland te gebruiken. Dit gebeurt wanneer wegen buiten schooltijden worden gebruikt. Helaas heb ik geen waarnemingen van de situatie tijdens schooluren, wanneer er veel kinderen op de fiets zijn. In het geval van Het Groene Eilend gaan gelukkig veel kinderen van de parkkant.

15. Verdrijvingsvlakken plaatsen voor de oversteekplaatsen.

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

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

18. 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.

19. Aparte fietspaden gescheiden van de weg voor auto's. Bredere fietspaden ivm alle bakfietsouders met nog 2 kinderen naast zich

20. 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.

21. 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.

22. Handhaven 30 km/u Niet meer inhalen fietsers op smalgemaakte weg Meer met groen struiken en bomen werken Gescheiden fietspad, smalle tweebaansweg voor auto, echte drempel bij oversteekplaats en ruimer/ breder fietspad bij aansluiting van Reenensingel

23. ik vind vooral het op de weg gaan bij De Ridderslag als je richting stad gaat heel gevaarlijk. Ik stap daar af. Ik snap niet waarom het fietspad daar niet gewoon door kan gaan, er is ruimte genoeg (nu een heel breed voetpad). Auto's worden er ook niet ruim van tevoren op gewezen dat fietsers daar de weg op gaan. Verder laat ik auto's soms voorgaan omdat ik niet weet of ze toch nog ergens willen inhalen.

24. Wij hebben het gevoel dat fietsers nu 'gebruikt' worden om auto's langzamer te laten rijden. Onze kinderen fietsen hier elke dag. Voorheen hadden ze hun eigen veilige fietspad, nu zijn ze afhankelijk van gedrag van automobilisten. We vinden het echt gevaarlijk geworden. Gewoon niet logisch dat fietsers niet hun eigen plekje hebben. Het is te hoog gegrepen om te verwachten dat automobilisten hun gedrag aanpassen, wij hebben daar geen vertrouwen in. Dus ons verzoek: aparte fietspaden, dat is het veiligst voor fietsers.

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

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

27. Meer toezicht vooral ‘s morgens en in de spits savonds

28. 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.

29. 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.

30. 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 (introductie 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).

31. 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.

32. Een apart gelegen fietspad is beter.

33. De regel : auto’s achter fietsers houdt niet stand (staat op het bord vermeld) als ik nu de spelregel lees.”als het veilig is mag een auto inhalen”. Daarvoor zijn de afstanden te kort om in te halen en de 30 km wordt hiermee overschreden. Ook de regel fietsers moeten rechts blijven rijden(was mij niet bekend)vragen om gevaarlijke situaties. Voor eigen veiligheid rijd ik midden op de weg. Regelmatig in gevaarlijke situatie gezeten en gezien waar fietsers in hun gang worden afgesneden. Helaas halfslachtige maatregel. Op deze wijze blijft de automobilist de fietser geen veiligheid bieden. Toon daadkracht is mij leus.

34. Een doorsteek naar de Randweg zou een oplossing kunnen zijn. Dan hoeven er veel minder auto's van achteraan de Plaswijckweg helemaal naar de Van Rheenensingel te rijden. Zij kunnen dan meteen de wijk uit en hoeven niet langs de schoolzones.

35. Smaller maken, zodat je überhaupt niet langs de fietsers kan

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

37. Ja terug naar afzonderlijk fietspad en een zebrapad bij de scholen veel veiliger en geeft ook minder irritatie

38. 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.

39. 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.

40. 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.

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

42. 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.

43. 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'.

44. Terug naar de oude situatie. De oversteekplaatsen met stoplichten.

45. 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.

46. 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

47. Er wordt soms heel gevaarlijk een fietser gepasseerd, misschien een poosje camera,s

48. De auto's geven flink gas omdat ze over die middenberm wel fietsers kunnen passeren. Bij de Calslaan moet je van het fietspad rechtstreeks de weg op dat levert voor de jeugd gevaar want die letten niet goed op of daar een auto aan komt rijden. De auto's rijden zo wie zo te hard, echt geen 30 km. 's Avonds scheuren heel vaak van die jonge gastjes in auto's met een rotgang over de Plaswijckweg.

49. 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

50. 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.

51. 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.

52. 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.

53. 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.

54. Heel snel veranderen, hogere drempels zijn o.i.beter geweest.

55. Zie mijn antwoord eerder.

56. 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.

57. Het heeft, denk ik, meer ergernis teweeggebracht voor fietsers en automobilisten. Ouderen mensen voelen zicht opgejaagd als er auto's achter hen blijven rijden.

58. 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.

59. zelf fiets ik dagelijks dit stukje "nieuwe weg". (vroeg in de ochtend 7.30u en rond spitstijd 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.

60. Controleer de snelheid. Niet duidelijk waartoe de middenstrook dient. Ruimtevervuiling door alle borden.

61. 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.

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

63. 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.

64. Het beste is om er verkeersdrempels te maken.

65. In de middenberm planten zetten voor waterberging. Middenberm wordt nu soms gebruikt als parkeerplaats (bij plaswijkschiol)

66. 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.

67. Automobilisten willen altijd fietsers inhalen, op schollzones of in 30 km/u zone. Ook als je als fietser met 30 km rijdt. Gedrag automobilisten is en blijft zorgpunt.

68. Spitsverkeer heeft altijd haast. Schoolzones zijn verkeer- en snelheidsbelemmerende maatregelen maar de haast wordt daar niet minder van, mogelijk zelfs verergerd. Het verkeer in onze wijk moet altijd omrijden om naar uitvals- en verbindingswegen te komen. Zolang de gemeente geen alternatieve oplossingen in onze wijk onder ogen wil zien (bv een doorsteek naar de Reeuwijkse Randweg) zal er weinig veranderen. En i.t.t. wat de gemeente denkt, zijn er heel wat Plaswijckers die voor zo’n doorsteek zijn. Weinigen hebben daar last van. Het zou zelfs een doorsteek alleen voor de wijkbewoners kunnen zijn. De voordelen zijn helder: verkeer sneller de wijk uit, minder omrijden, minder gehaast en gevaarlijke situaties.

69. Richt de weg in zonder middenberm. Gebruik die ruimte voor inrichting met gescheiden stroken voor sneller en langzamer rijdende voertuigen. Op elke strook kan verkeer in tegengestelde richting elkaar passeren. Waar voetgangers mogen oversteken zijn de rijstroken smaller voor een vluchtheuvel voor voetgangers.

70. de Ridder van Catsweg is gevaarlijker geworden, dit mag weer terug naar de oude situatie

71. 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 .

72. 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.

73. 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.

74. 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.

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

76. -

77. 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.

78. Fietsers worden op een gevaarlijke wijze ingehaald. Aparte fietsstroken (zoals voorheen) zijn mi. veiliger. Evt met snelheidsbeperkende maartregelen zoals op de Raadhuisweg in Reeuwijk.

79. aparte fietsstrook maken, zodat auto's en fietsers gescheiden gebruik kunnen maken van de weg

80. 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)

81. 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 blijkbaar de fiets nergens meer op hoeft te letten.

82. 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!

83. Maak aparte fietspaden. Is veel duidelijker, overzichtelijker, en vooral veiliger!

84. 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?

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

86. 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

87. 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.

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

89. 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.

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

91. 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.

92. 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.

93. Voortaan beter van te voren communiceren voor welk probleem een dergelijke ingreep een oplossing is of verondersteld wordt te zijn.

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

95. Gewoon goed afgeschermde fietspaden

96. Complete plaswijck weg 30km en veel snelheidscontroles. Met name als ouders de kinderen naar school brengen.

97. Er wordt in dit concept verwacht dat de automobilist geduld heeft, dat is niet zo. Beter vrijliggende fietspaden en smalle autostrook.

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

99. 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 enquete 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.

100. Het asfalt is zeer vervelend om op te fietsen, het zorgt ervoor dat ik langzamer kan fietsen. De auto's hebben geen respect voor de fietsers en ik voel me niet veilig wanneer ik van deze weg gebruik moet maken.

101. 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.

102. Plaatsen van drempels bij in- en uitrijden schoolzone i.v.m. te hard rijdende auto's

103. Commentaar bij een eerdere vraag al gegeven.

104. 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.

105. Er is ruimte genoeg voor aparte fietspaden, het voelt nu zéér onveilig om daar te fietsen

106. 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.

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

108. 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.

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

110. Ik zou het fijn vinden als er wat begroeiing op de middenstrook komt. Niet alleen maar donkere stenen

111. 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.

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

113. 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.

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

115. 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 geien o.i.d. gehoord. 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.

116. 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.

117. Voor kinderen veel te onveilig

118. Onduidelijk dat de auto de fietser mag inhalen, de borden geven dat niet aan, kom ik pas op deze vragenlijst tegen. Wel goed dat deze brief is gestuurd, voelt als mogen meedenken.

119. De regels voor automobilisten duidelijker met borden aangeven. De borden staan nu verstopt in de bosjes en bij donker en regenachtig weer nauwelijks zichtbaar. En het startstuk van de schoonzones duidelijker aangeven. Nu zie je alleen een kleurverschil op de weg.

120. 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 mét 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!!!!

121. 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.

122. 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

123. Het inhalen van fietsers door auto's is gevaarlijk. De weg is daar niet breed genoeg. Inhalen via de middenberm is al helemaal gevaarlijk door het hoogteverschil wat zich daar bevindt. Ik ben van mening dat het niet toegestaan zou moeten zijn voor auto's om fietsers in te halen in het belang van de veiligheid. Dit kan ontmoedigd worden door de middenberm te laten begroeien met gras, wat tegelijkertijd een positieve, groene uitstraling geeft. Hoe de weg nu is ingericht, is het een weg met prioriteit voor de fietsers. Dit is mijns inziens ook de toekomst voor dergelijke wegen. Laat dit dan ook volledig (duurzaam) veilig gefaciliteerd worden door de fietsers ook prioriteit te geven in de regelgeving.

124. Verkeersbord bedenken ter vervanging van de gele informatieborden

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

126. Verduidelijken waar fietspad begint bv grond markering met kleur

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

128. 30 km aanduiding op wegdek aanbrengen vlak voor dat de zone begint.

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

130. 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.

131. 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.

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

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

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

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

136. 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.

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

138. 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 acher 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!

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

140. 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.

141. Ik zou liever de oude situatie terugzien automobilisten en fietsers gescheiden. En een verkeerslicht desnoods extra. Zoontje gaat naar de Bijenkorf dus rijd hier minimaal vier keer per dag als fietser.

142. .

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

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

145. 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.

146. Ik mis langs de gehele plaswijck weg voetgangers paden. Nu moet je als je wil lopen helemaal de wijken door. Echt een gebrek!!!

147. 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.

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

149. 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.

150. Op het kruispunt bij Basisschool de ridderslag kwamen fietsers voorheen met voorrang aan (rechts ten opzichte van Ridder van Cats en stopbord aan de Büchnerweg). Dit is niet meer het geval doordat fietsers nu vanaf de Ridder Van Catsweg aankomen rijden. Hierdoor onstaan gevaarlijke situaties voor fietsers die naar links afslaan (met de basischool in de rug) en auto's welke vanaf de Bucherweg de Ridder van Catsweg oprijden. Dit, samen het auto's die loeihard langs je gaan / achter je rijden, heeft het fietsen op dit stuk weg een stuk minder prettig gemaakt. Ik ben altijd blij wanneer ik weer op het normale fietspad kan aansluiten halverwege de Ridder van Catsweg.

151. Maak echte verkeersdrempels!!! Als je het verkeer 30 km/uur wilt laten rijden.

152. De oude situatie voelde beter

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

154. Handhaving! Auto’s die passeren, vaak met hogere snelheid dan 30km/h.

155. Direct opheffen en terugbrengen naar de oude situatie.

156. Deze veranderen, zodanig dat fietsers weer veilig gebruik kunnen maken van de Plaswijckweg en automobilisten weer veilig de fietsers kunnen passeren. Lees: terug naar oude situatie.

157. 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

158. ,

159. Suggesties heb ik op dit moment niet, ik vind de situatie geen verbetering voor de fietsers. Auto's mogen inhalen wanneer dit veilig is maar op deze manier blijft er vaak een erg smal stukje voor de fietser over. De fietser wordt gebruikt om de automobilist op te voeden en dat vind ik een slecht uitgangspunt. De plaswijckweg is te druk om deze "auto achter fiets" in te zetten.

160. Meer groen, minder steen

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

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

163. Breng ze terug naar de oude situatie. Er zijn nu drie of vier verkeerssystemen door elkaar gebruikt, dat is niet handig en erg onoverzichtelijk. En de afbeeldingen op de weg zijn voor automobilist slecht te zien.

164. 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.

165. Maak de weg weer gewoon zoals die was. De weg was toen veiliger dan nu.

166. Het ligt er al dus er is niet veel meer aan tedoen. Fietsers die van het fietspad ineens de weg opgaan kijken totaal niet of er iets aankomt.

167. Het was fijn geweest als we als inwoners mee hadden kunnen denken over de veiligheid van de schoolzones.

168. jammer dat er schoolzones plaswijck zijn geplaats daar voor was het veel veilige want men had een fietspad en een wandelpad en een rij baan nu gaan er heel veel fietser fia de bloemendaalse weg ik hoop dat de wethouder het weer terug brengt hoe het was

169. Een veilig fietspad en maatregelen zodat auto's deze weg niet meer als racebaan gebruiken.kort geleden nog auto in sloot in plaats van de bocht te nemen rechtdoor gereden het is een levensgevaarlijke weg . Helaas zijn er veel asos ..

170. 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 gedeelten 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)

171. Stoplichten of flitsers bij zebrapad. 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.

172. Auto.s zouden ten alle tijden achter fietsers moeten blijven. Je wordt als fiets de kant in geduwd en de aflopende zwarte rand met daarna opstaande stoeprand kan ongelukken veroorzaken.

173. Handhaving laten controleren ook in de avonduren

174. Duidelijkheid geven over wie voorrang heeft. De fietsers die uit de wijk komen en de weg oprollen of de auto die daar dan al rijd

175. 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.

176. 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.

177. Stop met het over organiseren van verkeerssituaties, het levert namelijk schijn veiligheid op en een slechte verkeersopvoeding van alle weggebruikers.

178. Eigenlijk niet

179. 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.

180. 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 !!

181. Gescheiden fietspaden blijven het veiligst. Fietsstroken vond ik ook veiliger, want als er een ongeduldige of associale 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.

182. Verminderen aantal auto's bij de schoolzones door een doorsteek naar de Reeuwijkse randweg gericht op woon-werk verkeer. (Doorgaand verkeer ontmoedigen door: - Helemaal 30 km zone maken (zoals beleidsmatig voor binnenstedelijk gebied vastgesteld) - Permanent inhaalverbod - Meer Zebrapaden ,wegversmallingen - Handhaving, zichtbaarheid Buurtwachten en Politie minimaal gedurende een gewenning periode

183. Ik zou ook graag zo'n zone zien rondom winkelcentrum Bloemendaal

184. 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.

185. Als fietser is de kruising met de Bloemendaalse weg, bij de Ridderslag onveiliger geworden. Vroeger kwam je via de fietsbrug al eerder op de Bloemendaalse weg, waardoor je die kruising recht kon oversteken. Dat was veel fijner.

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

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

188. Belachelijk dat de fietsstrook is verwijderd. Ieder zijn eigen weg was veiliger geweest. Aan de ruimte lag het niet.

189. 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.

190. Weghalen kleuren op de weg zodat rijbaan gebruikers het samen oplossen. Door het samen delen van weg wordt iedereen voorzichtiger.

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

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

193. Het was eerst veiliger!

194. 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.

195. De verhoging in het midden maakt het de auto,s te gemakkelig om in te halen.

196. een betere oversteekplaats voor fietseers

197. Verplicht auto’s achter de fietsers (fietspad) blijven , dit vraagt nu om onduidelijke / onzekere situatie en ongelukken misschien wel !

198. Zorg dat inhalende auto's fietsers niet meer kunnen snijden. Witte streep op stoepranden in het midden zodat inhslen niet meer mag en eerste weken bekeuren.

199. 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!

200. Zorg dat er niet ingehaald mag worden en handhaaf

201. De verhoogde middenberm eruit halen en aan de zijkanten 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.

202. Splits het middenstuk en maak verhoogde fietsstroken links en rechts. Communiceer niet tegenstrijdig: ‘auto achter fiets’ vs auto mag inhalen en middenberm gebruiken. Dit schept bij beide weggebruikers verkeerde verwachtingen.

203. 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!

204. 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.

205. 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

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

207. 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.

208. 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.

209. Geeft het de tijd

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

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

212. Ons was niet bekend dat auto's mogen inhalen wanneer dat veilig kan. De suggestie dat dat absoluut niet mag wordt namelijk gewekt door het gele bord aan de kant van de weg en door het plakkaat op het wegdek.

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

214. 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.

215. 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.

216. Geef de kinderen van de Plaswijckschool een rol in het werken aan de verkeersveiligheid

217. Er is op de plaswijckweg 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 officiele schoolzone en deze schoolzone is nu een racebaan. Even snel de fietsers voorbij. Terwijl ook hier veel overstekend schoolverkeer is naar oa de b versluisschool en nog een andere basisschool Bewoners informeren over de regels voor of als de nieuwe situatie er is. Niet pas weken/maanden daarna.

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

219. Terug naar de 'oude' situatie op de brede Plaswijckweg 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.

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

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

222. 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.

223. 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.

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

225. Overzichtelijk maken voor voetgangers

226. De mixden stroken verlagen

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

228. 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.

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

230. De fietspaden verbeteren, deze zijn bijzonder onveilig.

231. Algemeen inhaalverbod van auto’s ten opzichte van fietsers / langzaam verkeer

232. 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.

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

234. Het is voor fietsers minder veilig door ophouden auto's. Liever een verhoogde rijbaan tussen auto en fiets dan een groot nutteloos vlak ertussen

235. 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.

236. De schoolzones weer afschaffen. het is veel te onveilig voor de fietsers.

237. 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.

238. Ze zijn niet veilig. In deze vorm dus snel weghalen.

239. Terug naar oude situatie

240. Nee prima geregeld

241. 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 ernaast.

242. Oversteken met de fiets is vooral ook onveilig met kinderen op de ridder van catsweg kruispunt Albrechtsveld-winkelcentrum Bloemendaal en naastgelegen zebrapad bij de bushalte. Vriendelijk verzoek ook naar deze locatie te kijken voor veiligheid voor kinderen.

243. Een afgescheiden fietspad aanleggen en eventueel klaarovers neer zetten

244. 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!

245. 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.

246. 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!

247. 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.)

248. Vind het nog NIET zo veilig. De zone is veel te lang. Waardoor de automobilisten ongeduldig worden.

249. Bestemmings verkeer maken. Fietsers worden in gootje van de weg gemanouvreerd/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.

250. Duidelijkheid gewenst mbt inhalen via middenberm. Snelheid beperken autos middels maatregelen en/of handhaven. Meeste autos rijden te hard.

251. 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.

252. 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.

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

254. 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.

255. Direct nieuwe situatie wijzigen, fietsers worden nu als verkeersdrempels gebruikt. Situaties zijn onveiliger geworden! Autoverkeer snelheid wordt hierdoor niet geremd. Het is wachten voordat de eerste fietser aangereden wordt.

256. 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.

257. 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.

258. Een bord met verboden in te halen. De grijze massa in de middenberm vergroenen

259. 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.

260. 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.

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

262. 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.

263. Het inhalen zorgt voor gevaarlijke situaties. Auto’s moeten in die schoolzones achter de fietsers blijven. Brede grijze stroken slaan nergens op. Schoolzone mag wat mij betreft langer zijn zodat automobilisten eerder hun snelheid aanpassen.

264. 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

265. Nee, ik hoop dat automobilisten achter de fietsers blijven en niet inhalen.

266. Ruimte op de weg is sterk vermindert, als de schoolzones te lang zijn, gaan de automobilisten onveilig inhalen omdat het veel te vertragend werkt. (Vooral de zone bij de Plaswijckschool, 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.

267. 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!!

268. Controle op het rijgedrag van de autos

269. Maak ze minder lang

270. 1. Bij de Ridder van Catsweg (Carrousel) weer het oude fietspad invoeren over het bruggetje want nu wordt je van het fietspad op de fietsbaan (auto) geleid waardoor gevaarlijke situaties ontstaat want auto's, komen van achterop rijden. 2. Bij de Cirkel en PLaswijckwegschool. In feite in twee delen de oude zone bij de Cirkel (Burglust-Boegpad) is beter dan de nieuwe schoolzones want oude zone bij de Cirkel hoge drempels en smalle rijbaan waardoor auto's achter de fietsers blijven en snelheid verminderen anders beschadigen ze zelf hun auto's. Wat betreft de nieuwezone (plaswijckschool) wordt je als fietser regelmatig (veelal) ingehaald door auto's soms gaan ze niet over het middenstuk waardoor je als fietser opzij moet en tegen de band van de langs de fietsbaan (auto) wordt gedrukt wat zeer gevaarlijke situaties met zich meebrengt. Ook gaan ze over het middenstuk wat volgens de regels van u mag maar dezelfde gevaarlijke situatie met zich meebrengt als voorgaand. Voorstel het middenstuk verhogen zodat de auto's er niet overheen gaan dus trottoirbanden verhogen. Je kunt op het middenstuk ook obstakels zetten dat de auto's er niet overheen gaan bijv. bloembakken.Bij de basisschool Het groene Eiland geldt in het algemeen hetzefde als bij de voorgaande zones. Boven de voorgestelde opmerkingen/oplossingen ook de fietsbaan (auto) smaller maken zoals bij de oude zone bij de Cirkel (Burglust-Boegpad) zodat de auto's achter de fietsers moeten blijvren.

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

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

273. Regelmatig controle op snelheid auto’s

274. De brede middenstrook is geen succes. De fietspaden terug

275. De regels van de schoolzones duidelijker communiceren aan weggebruikers

276. 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 weghelft 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!

277. Graag aparte brede fietspaden zonder autoverkeer.

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

279. Het is voor autobilisten niet duidelijk dat de fietsers invoegen. Tevens rijden ze te hard.

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

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

282. 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.

283. Terug naar de oude situatie maar wel 3o km eis.

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

285. Het fietspad behouden en voorrang aan alle overstekers is in mijn ogen veel veiliger. Plus bij oversteekplaatsen een camera want zeker bij het groene eiland racen autos nog steeds de bocht om. En als je voor de cirkel linksaf de weg over wilt steken naar het fietspad groene eiland, dan heb je last van inhalende auto's. We zijn al een paar keer goed geschrokken door langsschurende auto's. Bij de ridder v catsweg komen fietsers van het fietspad af en dan in de schoolzone. Als je als automobilist op dezelfde hoogte rijdt is het goed opletten geblazen. Flitsen mijns inziens veel beter dan gedeelde weg.

286. 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 klapt!! 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.

287. Misschien hadden jullie eerst een consultatie process moeten doorlopen i.p.v. maar doen en daarna vragen stellen. Ondertussen rij ik al jaren over een accordeon bij de princesse flats. En het feit dat je al snel een bordje hebben neerzet over losliggende tegels en daarmee legaal gezien jullie aansprakelijkheid ontwijken laat mij toch wel zien hoe de gemeente van Gouda te werk gaat. Wat een stelletje .....zijn juliie toch!

288. 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.

289. 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.

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

291. Op het bord staat auto's moeten achter fietsers blijven en in de net genoemde regels staat dat ze voorzichtig mogen inhalen.Werkt niet met ongeduldige automobilisten(bijna allen).En halen ook in als het niet kan door te gaan spookrijden of jou als fietser af te snijden en vervolgens jou daar te laten liggen.De voormalige doorgetrokken streep op de plaswijckweg hielp ook niet want auto's rijden daar ook vaak overheen(bocht afsnijden)want dan worden fietsers nog bijna aangereden.Het beste is een afgescheiden fietsstrook waar auto's niet overheen kunnen.

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

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

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

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

296. Snelheidsbeperkende maatregelen

297. Volgens geeft een goed afgescheiden fietspad voor de fietser meer veiligheid. En voor de voetgangers: -Meer zebrapaden -betonblokken om de weg kronkelig te maken(weet niet hoe dat officieel heet), waardoor auto's altijd langzaam moeten rijden.

298. Meer afremmende maatregelen voor de auto, In de vorm van drempels. Auto’s kunnen nog te makkelijk te hard rijden. De fietser word nu gebruikt om de auto’s af te remmen.

299. 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 stunten 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 fietsbumper 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.

300. 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.

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

302. 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.

303. 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.

304. Het was toe aan verbetering, echter is het er helaas niet beter op geworden. Fietsers worden opgejaagd door de automobilisten. Wanneer je met twee naast elkaar fietst gaan automobilisten zelfs toeteren. Het maakt wel verschil op welk tijdstip je daar rijd. Het is voornamelijk in de spitsuren erg onaangenaam om daar te rijden. Mijn dochter geeft aan regelmatig over de stoep te fietsen, omdat ze het gevaarlijk vindt om op de weg te fietsen, door het gedrag van de automobilisten. Ik geloof niet, dat dit de bedoeling is. Concreet: helaas niet veiliger op geworden.

305. Aparte fietspaden!! Schoolzone ridderslag: bruggetje weer laten gebruiken voor fietsers Meer/ lastiger drempels voor auto's zodat ze echt niet harder kunnen

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

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

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

309. 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!

310. 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.

311. Dit gaat over de schoolzone aan de Ridder van Catsweg; - Meer en fellere 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 gebeurd nu wel ook al is het niet veilig. - Er is nu geen overzicht voor fietsers bij het kruispunt Ridder van Catsweg - Buchnerweg.

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

313. 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

314. Het is als fietser er gevaarlijker op geworden, veel auto's durven fietsers niet in de halen als dat wel veilig kan en dan rijd je 20 km per uur, er zijn veel ouders met kinderen die midden op de rijbaan blijven fietsen, dat is dus ook niet de bedoeling

315. Ik miss een apart fiets pad dat veilig gevoel geeft. Ook voor kinderen. Ik merk dat veel het niet fijn vinden. Opgelaten gevoel en auto's die inhalen zelfs waneer het eigenlijk niet kan. Opgelaten gevoel en zo veel mogelijk rechts fietsen is ook niet fijn.

316. Meer handhaving, snelheidscontrole op naleving van de regels

317. nee

318. Schoolkinderen de verkeersregels bijbrengen en fietsgebruik stimuleren

319. 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 schoonzonen!

320. Op dit moment nog niet!

321. Ik ben blij met deze veilige oplossingen. Hopelijk komen er nog meer zones

322. 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

323. Meer controle op de autos die gevaarlijk inhalen gaat echt n keer fout als fietser kun je geen kant op

324. De middenberm hoger maken zodat auto's niet kunnen inhalen.

325. 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 ik. 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 'invoegen' 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.

326. - 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.

327. Erg vreemd dat auto mag inhalen over de middenstrook, voelt onnatuurlijk om met de auto van de weg af te gaan. Als ik er als fietser ben rijd ik in het midden om inhaalgedrag te ontmoedigen (wat dus niet juist is)

328. flitspalen neerzetten/ traject controle / snelheidsmeter zichtbaar

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

330. 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

331. 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.

332. 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 !!

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

334. 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.

335. 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.

336. De transitie van de gewone weg (komende uit het noorden) naar de schoolzone op de Ridder van Catsweg is ronduit vreemd en onveilig. Fietsers moeten nu achterom kijken om veilig in te voegen. Niet alle auto's hebben dat in de gaten. Het is wachten op een ernstig ongeluk. De weginrichting van het stuk voor de schoolzone zal ook aangepast moeten worden.

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

338. 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

339. 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.

340. 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.

341. 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 opties geweest voor fietser en voetganger

342. Het lijkt dat het op de Ridder van Catsweg veel rustiger is geworden. Auto's lijken de weg te mijden. Het is daar heerlijk fietsen. Ik heb wel meegemaakt dat er een auto achter me reed die me niet inhaalde. De auto daarachter kon dat niet waarderen en haalde al toeterend in over de andere weghelft. En reed daarbij zeker geen 30.

343. Ik werk in de thuiszorg. Het geeft oudere mensen een onveilig gevoel: als ze toch nog gepasseerd worden: bijv met scootmobiel, door auto's: via het midden talud.

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

345. 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

346. 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!

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

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

349. Nee

350. De scootmobielrijders zijn jullie vergeten.. de stoepen zijn te smal geworden.

351. 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

352. Het is zo dat ik weinig kom,op die plaatsen , maar toen ik een keer op deRidder v Cats weg reed op m’n fiets en voorbij de bl kiosk de weg op moest, vond ik dat supereng omdat de auto’s hard aan komen rijden en het fietspad in mijn beleving ineens op houdt , Je wordt zo de weg opgestuurd en dan maar hopen dat de auto’s daar erg in hebben Ik heb dat toen beleefd als erg eng….

353. Één richtingsverkeer

354. 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!

355. 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.

356. De fietser meer ruimte geven. Als fietser voel ik me vaak onveilig op de weg. Over het algemeen wordt in de heel de stad Afsnijden en door rood rijden begint nu de norm te worden door automobilisten. Stoplichten zijn zo ingericht dat autos eerder weg kunnen rijden. Fietser mag in de regen en kou gemiddeld langer wachten dan een auto die voor een rood stoplicht staat. Er zijn grote stukken fietspaden waar tegels los liggen. Er staat wel een waarschuwingsbord dat je ervoor moet oppassen maar je komt er toch met je wiel tussen. Had liever gezien dat dat als eerst werd opgelost. Op alle 30 wegen wordt er nauwelijks door automobilisten de snelheid gerespecteerd.

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

358. De situatie is onveilig omdat het gemotoriseerd verkeer zich niet houdt aan de snelheid en niet achter de fietsers blijft, maar je als het ware aan de kant geduwd wordt.

359. Te veel afleiding en onduidelijkheid

360. Ner

361. 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.

362. Dit is een maatregel voor 5 x 7 uur per week. Zeker op de Ridder van Catsweg is er voldoende ruimte voor vrijliggende fietspaden. Dat levert ook veiligheid op andere tijdstippen dan schooltijden.

363. - 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!

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

365. 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

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

367. Gescheiden fietspaden, meer groen

368. Gescheiden fietspaden, want auto’s halen alsnog gevaarlijk fietsers in

369. 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).

370. 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.

371. Waarom hebben jullie vrijliggende fietspaden verwijderd langs de Plaswijckweg? Pure waanzin. Nu moet ik me op de fiets laten opjagen door aggresieve automobilisten. Dit is een goed voorbeeld van beleidsambtenaren in een roze bubbel, die denken dat alle mensen lieve geduldige mensen (in dit geval automobilisten) zijn. Het wachten is op de eerste fietser die 'opgeduwd' wordt. En dacht u dat schoolkinderen zich aan regeltjes voor fietsers houden? Zonder handhaving op straat (jammer genoeg het geval) is dit vragen om problemen.

372. 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.

373. 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

374. 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.

375. 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 wegkanten. 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.

376. 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.

377. -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

378. Ik heb al suggesties gegeven via Fietsersbond

379. 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 sutuatie is echt onveilig en onaangenaam op de fiets omdat je opgejaagdt word door de autos die achter je rijden.

380. 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.

381. 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.

382. 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

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

384. Wat meer groen

385. de regels moeten duidelijker. Op de weg staat dat auto's achter fietsers blijven. In deze toelichting staat dat auto's mogen inhalen indien veilig. Er zijn nog veel auto's die ongeduldig reageren of gewoon inhalen. Eigenlijk zou de fietser moeten aangeven dat de auto's mogen inhalen. Zo doe ik het zelf. Er wordt ook ingehaald over het verhoogde weggedeelte. Dat veroorzaakt onrust. Het blijft dus een kwetsbare situatie.

386. 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.

387. Voor de oversteek bij de Bloemendaalse weg na de schoolzone is zeer onveilig geworden. Met fiets en auto op de weg. De fietser die naar de stad toe wil rijden, komt bij het afslaan naar links vanaf de bloemendaalkant in een onoverzichtelijke oversteek situatie. Ik fiets hier dagelijks langs naar m'n werk.... Deze zone is zo lang op die plek, dit zorgt voor ongeduld bij de auto bestuurders. Vervelend als die de auto de hele tijd achter je blijven rijden. En wel inhalen voelt ook ongemakkelijk vooral als ze net langs je heen gaan. Deze verkeerssituatie is daar vooral zonder eigen fietspad veel onveiliger geworden.....

388. 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.

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

390. 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 bevorderd. Ik ben niet blij met deze situatie omdat het de doorstroom van het verkeer juist tegenwerkt waardoor gevaarlijk situaties ontstaan. Zonde van de investering

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

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

393. Op de een of andere manier zorgen dat auto’s zich gedragen. Oversteken voor scholieren zal vast veiliger zijn maar dat gaat ten koste van veikigheid van mij als fietser. Ik voel me gedwongen om midden op de fietsstrook te fietsen en auto’s te dwingen achter me te blijven. Anders piepen ze me voorbij. Of ze geven nog ff snel gas

394. Zo snel mogelijk weer afbreken!

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

396. 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 driehoeven 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 aachter het bureau het anders zien.

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

398. 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

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

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

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

402. nee

403. 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.

404. 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.

405. De schoolzone op de rdr van catsweg is onnodig. Er was hier een duidelijk afgescheiden fietspad met goede aansluiting op Bloemendaalseweg. Nu rijden de fietsers via het voetpad om niet opgejaagd te worden door auto's en veiliger af te slaan naar Bloemendaalseweg.

406. 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!

407. 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.

408. De midden berm meerder paaltjes neer zetten zodat auto's je niet meer in kunnen halen Drempels verhogen

409. 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.

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

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

412. Auto's niet via de middenberm fietsers laten inhalen. Dit vergroot de onveiligheid van fietsers en wandelaars en gaat gepaard met een verhoging van de snelheid. Fietsers moeten duidelijker in het midden fietsen, niet in de greppel.

413. Die heb ik niet

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

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

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

417. 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 circel) 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 middenvan 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.

418. 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.

419. 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.

420. 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

421. Ja te controleren want er gaan zo echt ongelukken gebeuren

422. 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.

423. 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.

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

425. 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).

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

427. 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.

428. Herinrichten met aparte fietspaden !

429. Voorheen was het veiliger, op mijn fiets al bijna geschept door auto.Op Ridder van Catsweg moet je plots naar links de weg op, er ligt daar n verhoogd randje wat je niet ziet met al die herfstbladeren. Wie heeft dit toch allemaal bedacht? Auto's schrikken ook wanneer er plots een fiets van rechts de weg op schiet. Zie er tegen op om op de Ridder van Catsweg te fietsen. Bloemendaalse weg is veiliger!!

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

431. 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.

432. Weer afzonderlijke fietspaden

433. De regel dat fietsers rechts moeten houden maakt het onveilig, voor automobilisten is dat een uitnodiging om (accellererend) in te halen. Die regel is ook volledig in tegenspraak met het bord 'auto te gast', daarop rijdt de fietser pontificaal vóór de auto. De algemene regel van rechts houden wordt daarmee opgeheven. Dit wordt gecommuniceerd met het bord auto te gast en de aanwijzing auto achter fietser. Het kan worden verduidelijkt (leerproces) dmv een geleidestreep op de as van het rode asfalt

434. 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!

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

436. De automobilisten raken er iets meer aan gewend en er zijn er gelukkig steeds meer die rustig blijven maar in het begin was het echt dramatisch. Ik ben regelmatig omgefietst vooral in het begin en nog steeds. Losse fietspaden hebben nog steeds mijn voorkeur. Bij de Ridderslag is het vervelend geworden om naar de stad linksaf de ridder van catsweg op te gaan, dat bruggetje naar de bloemendaalseweg was er niet voor niets!!! Het is fijn dat auto s nog maar 30 mogen maar de inrichting vind ik niks als langzame fietser.

437. 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

438. Misschien nog 30 km op het wegdek erbij

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

440. 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

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

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

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

444. 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.

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

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

447. 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.

448. De regel dat de automobilist zelf mag bepalen of hij wel of niet mag inhalen of niet. Op die manier ben je overgeleverd aan de beslissing van de automobilist en dat geeft mij geen veilig gevoel! Ik heb liever dat het wel- of niet mag. Dan weet ik wat er achter mij gebeurd.

449. 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.

450. nee

451. 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...

452. Voetpad op dat deel laten gebruikers door fietsers en gescheiden de voetgangers met duidelijke scheiding. Het voetpad is daar breed genoeg

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

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

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

456. 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.

457. 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!!!!

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

459. 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

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

461. Het is totaal niet veiliger geworden. Ik fiets elke dag naar mijn werk en word altijd ingehaald door auto's die veel te hard rijden. Mogen auto's nu wel of niet inhalen (met gebruik van middenstrook? Onze kinderen (allebei op de middelbare school een stuk verderop) fietsen nu liever via de Grassen en Water wijken naar het kruispunt. Ze vinden het te gevaarlijk om op de Plaswijkweg te fietsen.

462. 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

463. 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 plaswijckweg 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.

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

465. 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.

466. 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!

467. Breng voor de fietsers nog een doorlopende streep aan als zijnde "eigen terrein".

468. 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

469. Vraag een verkeersexpert die de situatie niet kent om een keer in de spits of vlak voor schooltijd te komen fietsen en autorijden. Wij zien dat veel auto's inhalen zonder de middenberm te gebruiken. Stel ook de vraag of een nieuwe verkeerssituatie uitgelegd moet worden. Opzich is dit al een fout teken omdat de situatie dus niet intuïtief de verschillende weggebruikers op de juiste mannier de weg laat gebruiken.

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

471. 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 fietpad met het weggedeelte voor auto's. Heb gemerkt dat dat in het donker heel verwarrend kan zijn.

472. De regel voor automobilisten : "alleen inhalen als het veilig is" . Dit is een onmogelijke regel omdat veel automobilisten dit helemaal niet kunnen beoordelen !

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

474. 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 savonds laat als auto’s daar “gewoon” weer 80 rijden en zich niet af laten remmen door een eenzame fietser.

475. 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).

476. 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 ingelukken naar mijn mening, zeker als auto kennelijk ook nog legitiem mag proberen zich via niddenstuk erlangs te wurmen.

477. Het feit dat de bestuurders van auto’s zelf moeten beoordelen of de situatie veilig is om in te halen is subjectief en leidt tot gevaarlijke situaties voor fietsers. Ik ben al meerdere maken rakelings ingehaald door een auto. Daarnaast nodigen de stenen middenbermen uit tot inhaal capriolen van de automobilisten. Die middenbermen zouden vervangen moeten worden door een groenvoorziening (is ook milieutechnisch een betere optie). Het bord met de tekst “ Auto te gast” heeft geen wettelijke betekenis, is te vrijblijvend en bestuurders begrijpen. het gewoon niet. Ook de overgang van de reguliere weg met een separaat fietspad naar de schoolzone levert gevaarlijke situaties op. Ik vind het echt geen verbetering, zowel vanuit een veiligheids, en duurzaamheids principe.

478. 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 onstaan 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

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

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

481. weghalen

482. 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)

483. 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)

484. Afschaffen en een fatsoenlijk fietspad aanleggen

485. Herstel de oude situatie en heroverweeg functiebehoud voor functionarissen die hiervoor initiatief hebben genomen.

486. liever een apart fietspad

487. Duidelijker aangeven dat het een fietspad is. En zeker niet toestaan dat fietsers worden ingehaald door roekeloze automobilisten!!!!!

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

489. op de ridder van catsweg blijft het heel onveilig dat fietsers van het fietspad opeens de weg op moeten. Dit zou door belijning op de weg nog veiliger gemaakt kunnen worden. bv net als wanneer scooter de weg op komen staat een witte stippelijn vanaf de kant de weg op om duidelijk te maken dat dit zo is. Op de ridder van catsweg zou ik dit ook adviseren en evt. voor auto's voordat de schoolzone begint nog een drempel neer te leggen net als de drempels op de goudse houtsingel.

490. de borden geven andere informatie als wat ik hier lees,jammer.....

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

492. Waarom niet gewoon een aantal verkeersdrempels neergelegd? Is en goedkoper en remt het verkeer af

493. Besteed meer aandacht aan de uiterst gevaarlijk hoge snelheden die s'avonds en s'nachts worden gehanteerd op de plaswijckweg.

494. 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.

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

496. De verandering had niet gehoeven. Kinderen moeten ook elders kunnen fietsen, zonder de wegaanpassingen, met of zonder begeleiding.

497. 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.

498. Handhaving van de regelgeving: ik heb een zeer onaangename ervaring gehad (op een avond, als fietser) met een auto die mij ging opjagen met groot licht, die mij eerst rechts, vervolgens toch links ging inhalen. ik vind de ruimte voor auto's om in te halen, te klein. Eerlijk gezegd mijd ik de schoolzone zo veel mogelijk omdat ik mij zeer onveilig voel.

499. 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

500. 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.

501. Tip: een weekje consequent bekeuren, dan is het wel duidelijk voor de automobilisten.

502. Ruimte creëren en regels moeten bekender zijn.

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

504. 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.

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

506. Maak duidelijk dat fietsers niet ingehaald mogen worden in die zones. Mogelijkheden om toch via middenstuk fietsers in te halen maakt het onnodig diffuus.

507. Fietspad terug

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

509. De inrichting van de middenberm veroorzaakt gevaarlijke situaties. Zowel fietsers als automobilisten rijden daaroverheen, wat gevaarlinke situaties creeert. 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.

510. 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!

511. 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.

512. 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.

513. 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 welliswaar 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 30k/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.

514. Terug bouwen naar oude situatie, liefst met aparte fietspaden.

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

516. Zorg dat auto’s niet middenop gaan parkeren

517. 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 auto mobilist 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 gekreeerd.

518. 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

519. Graag afbeelding van fietsen op de weg om de 20 meter , is een fietspad met auto’s te gast !!!!

520. Voortaan beter nadenken voordat er voor zo'n kostbare oplossing wordt gekozen.

521. Fijn dat t zo geworden is!

522. 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!!

523. In de avonduren wordt de plaswijkweg als racebaan gebruikt

524. 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.

525. Beter plan maken.

526. Een idee: fietspaden richting scholen, dus aan de schookant, breder maken (tweerichtingsverkeer) zodat de kinderen niet hoeven over te steken...

527. Levensgevaarlijk voor fietsers, Belachelijk om zoveel geld hier aan te besteden voor 2x per dag dat daar kinderen naar school gaan!!!

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

529. 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 automoblisten 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)

530. het fietsgedrag van scholieren is zeker voor verbetering vatbaar. vaak spontaan, ongenuanceerd fietsgedrag, wat gevaar brengt.

531. 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.

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

533. 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).

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

535. Strengere controle op handhaving regels

536. 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.

537. Fietsers rijden vaak 3 breed. En auto's halen in over het vluchtheuveltje. Het is gewoon weg onveilig geworden.

538. 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.

539. Beter is een fietspad afbakenen.

540. weg halen, onnodige uitgaven geweest

541. auto's en fietsers op dezelfde strook geeft een onveilig gevoel. Een auto is zoveel sterker en je bent als fietser altijd afhankelijk van het rijgedrag van de auto. Vaak is het rijgedrag van de automobilist goed, maar niet altijd en dan ben je als fietser de pineut. Er zijn te veel auto's die harder dan 30 rijden en vooral auto's die ineens hard gaan rijden, als ze je als fietser zijn gepasseerd. Geef mij maar de oude situatie, die was veel overzichtelijker.

542. Door afremmende maatregelen op het middenstuk, auto's dwingen om achter de fietser te blijven

543. Zet een goede instructie video over het gebruik door fietsers en auto's online.

544. 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.

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

546. Graag bij de Veste en de nieuwbouw ook een rode zone...heeeeeeeel graag...

547. 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.

548. 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.

549. 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

550. Prima initiatief, voor alle partijen wel even wennen! Verkeersveilig voor schoolgaande

551. Terug draaien. Appart fietspad voor iedereen veiliger

552. 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.

553. 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!!

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

555. Bron van irritatie

556. Zo snel mogelijk terug naar de oude situatie.

557. 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.

558. Hou de wegen breed en ruim voor de veiligheid.

559. 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.

560. Afschaffen en een gewoon fietspad aanleggen. Desnoods met stoplichten en verkeersdrempels

561. Stoplichten

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

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

564. 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

565. Volgens mij is de veiligheid er niet beter op geworden veel geld voor minder veiligheid.

566. 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.

567. 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 ke 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.

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

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

570. Haal de verhogingen weg en ook de stenen langs de stoeprand op de weg en stel een maximum snelheid in. Volkomen onnodige ingreep

571. 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 twijfelen wat te doen. De start van de zone behoeft echt aandacht, zie eerdere opmerking.

572. 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

573. 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.

574. Als je als fietser op de Ridder van Catsweg linksaf de Bloemendaalse weg op moet in de spitstijd dan is het onveiliger dan voorheen. Je moet en het verkeer op de Bloemendaalse weg in de gaten houden en het verkeer dat oversteekt richting de RvCweg. Het voetpad, voorheen fietspad wordt nauwelijks gebruikt. Misschien kan daar iets aan gedaan worden?

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

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

577. 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.

578. 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.

579. 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.

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

581. Regels zijn o lnduidelijk. 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.

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

583. 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.

584. Betere bebording én plaatsing van borden van” auto’s te gast” Meer handhaving op maximale snelheid.

585. Het is een stuk onveiliger geworden en langzamer voor auto's dan dat het was. Fietsers geven lopers bij het zebrapad namelijk ook geen voorrang. Het vorige was beter desnoods met flitsers

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

587. 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 houd. 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.

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

589. nee, en het ziet er ook best mooi uit

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

591. Flitspalen of drempels of wat dan ook zijn geschikt om autos af te remmen, fietsers niet

592. 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 bijkomen. 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.

593. 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

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

595. 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.

596. Zonde van alle investering. Had beter besteed kunnen worden. Ook de werkzaamheden duurde veel te lang. Werkers stonden meer te niksen dan te werken.

597. bekeuren of in ieder geval toezien op gedrag van automobisten door bijvoorbeeld camera's

598. 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.

599. 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.

600. 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.

601. 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.

602. 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)

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

604. 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.

605. Totaal verkeersgedrag is nu veel beter. Er wordt rustiger gereden. Voorheen lag de snelheid veel hoger. Veel minder herrie door minder razende auto’s.

606. Duidelijke scheiding van rijbaan, fietsbaan, brede stoep, oversteeklichten

607. 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.

608. 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 bassischolen 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?

609. 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

610. Vond oude situatie prettiger.

611. 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!

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

613. 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.

614. 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.

615. Gewoon weer een fietspad maken

616. Gescheiden fietspad zoals het was. Ps. Onze kinderen zitten op Calvijnschool en rijden zodoende langs de Ridderslag schoolzone

617. Ik vind inhalende auto's levensgevaarlijk! De hele situatie is best veiliger en overzichtelijker geworden en ik begrijp dat het imhalen 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.

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

619. 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

620. Autos mogen niet inhalen.

621. Misschien moeten er haaie tanden komen, voor de oversteekplaats. ject eens uit gaat proberen.

622. 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.

623. 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.

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

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

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

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

628. 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.

629. Terug naar de situatie van hiervoor.

630. Weer terug naar apart fietspad

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

632. 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.

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

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

635. Liever een fietspad. Het voelt nu heel onveilig en stressvol vooral rond spitstijd. Als ik nog jonge kinderen had zou ik ze niet zo snel alleen laten fietsen.

636. 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.

637. 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 insekten 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.

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

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

640. 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.

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

642. Laat duidelijk blijken dat het schoolzones betreft

643. Terugdraaien, situatie met gescheiden fietspad was uitdrukkelijk beter

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

645. 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 plaswijkweg te kort (waarom niet t/m Blommensteinsingel)

646. Bij de Ridder van Catsweg gewoon een gescheiden fietspad van de weg

647. 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.

648. 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

649. Doordat auto's mogen inhalen gebeurt dit soms onveilig. Een zschte middenstrook had inhalen extra belemmerd, maar daatdoor mogelijk tot irritatie geleid. Dus deze oplossing is denk iktoch dr beste

650. 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.

651. Ja de rijstrook versmallen zodat de auto echt acher de fiets moet blijven. En geen regel van als het veilig is de auto toch mag inhalen er staat een bord: auto achter de fiets

652. Meer politie controle bij weggebruik van auto's

653. 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.

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

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

656. De veiligheid niet alleen bij weggebruikers neerleggen, maar ook bij de ouders/verzorgers en de kinderen. Nu lijkt het alsof alleen weggebruikers moeten opletten. Maar verkeersveiligheid zou moeten beginnen bij de ouders/verzorgers en bij de kinderen.

657. De oude situatie leek veiliger met aparte ruimte voor fietsers. De ruimte is nu veel krapper wat inveiliger aanvoelt

658. 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.

659. 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.

660. Het was veiliger hoe het was.

661. 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).

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

663. 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

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

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

666. Fietsers 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.

667. De oude situatie terug brengen en zwaardere drempels en meer drempels

668. Terug naar de oude situatie. Toen voelde ik mij als fietser veel veiliger.

669. Ik wist zelf niet dat auto's toch nog mochten inhalen...als er op de weg staat auto te gast en het gele informatie bord dat ook aangeeft dat een auto achter een fietser moet blijven... Dan geeft dat dus verwarring en irritatie voor fietsers en automobilisten....daar moet dus meer duidelijkheid over komen....

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

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

672. 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).

673. 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.

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

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

676. Terugdraaien of aanpassen!!

677. 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.

678. 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.

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

680. 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.

681. Opheffen en beter veiliger plan maken!

682. 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.

683. 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

684. Ik fiets vrijwel dagelijks in deze zone met een fietsend kind naast me. Automobilisten zijn vaak geirriteerd omdat ze achter de fietsers moeten blijven (want met 2 naast elkaar kan je niet makkelijk inhalen). Dit geeft een onveilig gevoel. Ik snap niet waarom de gemeente niet vooraf bewoners een inspraakmomeny heeft geboden. Zelf had ik de voorkeur gegeven aan een extra breed fietspad voor beide richtingen dat is afgesloten van de rijweg en waar autos niet welkom zijn. De auto's zouden samen een smaller wegdeel moeten delen met bijvoorbeeld een passeer mogelijkheid. Als dat niet past, had ik als plan gewild dat de nu zo lelijke middenberm een mooie groenstrook met bomen was geworden. Beter voor het milieu en dit sluit alle rare inhaal manoeuvres uit. Het enige wat prettiger is aan de nieuwe situatie is dat als je moet links afslaan vanaf de Cirkel naar de Waterwijk, je makkelijker kunt voorsorteren omdat de auto"s meestal wel achter fietsers blijven.

685. 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

686. 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👍🏻

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

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

689. 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.

690. Vooral ouderen vinden het gevaarlijk geworden

691. Misschien volgende keer voorafgaand aan de uitvoering van de plannen de enquete sturen?

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

693. Het voelt nu als fietser een stuk onveiliger omdat de weg smaller is geworden en auto's toch proberen in te halen. Een bredere weg of inhaalverbod zou helpen. De smalle strook stenen aan de zijkanten zou wat mij betreft ook beter geasfalteerd kunnen worden.

694. 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.

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

696. 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 versmallingspunt 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.

697. 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.

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

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

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

701. 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!

702. De middenstrook moet niet gebruikt worden voor auto’s om toch in te halen. Maak dit onmogelijk bijvoorbeeld door plantenbakken in het midden te plaatsen. Op de Plaswijckweg vanaf de Van Reenensingel tot de Noorderwerf maximaal 30 km.

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

704. 30km handhaven mbv flitspalen

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

706. 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

707. 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 Plaswijkweg 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.

708. 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!

709. Fatsoenlijke fietspaden, gescheiden van de hoofdrijbaan door flinke richel.

710. 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.

711. annuleren

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

713. 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.

714. 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.

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

716. Zo gouw mogelijk fietspaden terug.

717. 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.

718. Vaker handhaven

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

720. 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

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

722. 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.

723. Het rood moet zichtbaarder zijn, nu soort bruin

724. Apart liggend fietspad is veiliger

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

726. Verbieden 2 fietsers naast elkaar

727. 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

728. Neen

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

730. 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 plaswijkweg 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!

731. Veel controleren en boetes uitdelen aan de hardrijders

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

733. 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 haaientanden 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!

734. Terug naar oude situatie

735. Andere oplossing voor fietsers van Ridder van Catsweg naar Bloemendaalseweg. Nu veel gevaarlijker. Het is wachten op een ernstig ongeluk

736. Zorgen dat wijk tenminste over één route toegankelijk is zonder schoolzone.

737. 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.

738. 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.

739. 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.

740. 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 gecreerd wordt

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

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

743. Displays met snelheid van de automobilist. Flitspalen. Met enige regelmaat handhavers inzetten.

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

745. De schoolzone bij de Plaswijckschool-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 ?

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

747. 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 uitstekn, 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.

748. 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!!!!!!!!

749. Terug naar de oude situatie met aparte fietspaden

750. 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!!

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

752. 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.

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

754. 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.

755. 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.

756. Maak een fiets pas dat hoger staat dan de auto weg of een rand dat gescheiden is van de weg zodat auto's niet over het fietspad rijden en het onveilig maken

757. 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 .

758. Plantenbakken op de middenberm

759. 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.

760. 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 durfdt 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

761. 's Ochtends kan er een lange file van auto's staan tot aan de Struisgras. Die auto's wachten voor het stoplicht. Waar de Plaswijckweg vernieuwd is kun je als fietster die rij auto's moeilijk passeren. Waar de weg niet veranderd is, is dat geen probleem omdat de auto's dan dicht bij de middenstreep staan. Suggestie: breng op de donkergrijze delen een middenstreep aan. Wellicht dat auto's dan wat meer naar links gaan wachten op het stoplicht

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

763. Er bestaan een heleboel bewezen methoden in Nederland om auto's te vertragen zonder de veiligheid van fietsers in gevaar te brengen. Breng de gescheiden fietspaden terug en kies voor een andere maatregel.

764. 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.

765. Nog duidelijker aangeven wat de regels zijn, met borden bijv.

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

767. 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.

768. 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.

769. Niet verder meer uitvoeren. Ik mijd de schoolzones op de fiets.

770. Ja zeker, auto,s streng bekeuren op te hard rijden. Inhaal verbod voor auto,s in deze zones.

771. 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/fietshelft 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.

772. Maak alle wegen 30km en plaats her en der flitsers. Of zet af en toe een politie in burger. Das kost wel véél… Een passende oplossing heb ik niet.

773. 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 haaientanden 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

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

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

776. Fietsers (waaronder jonge kinderen) mogen niet gebruikt worden om automobilisten te 'dwingen' langzamer te rijden.

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

778. 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.

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

780. 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.

781. 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!

782. Het is een kwestie van ja of nee.....verbiedt het rijden over de zwarte stroken door betonblokken of betonnen bloembakken er neer te zetten, of ga weer terug naar de oude situatie want je fietst er opgejaagd!

783. 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.

784. 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.

785. 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!

786. 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.

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

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

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

790. Hang camera's. Onlangs nog op de fiets door 3 auto's voorbij gereden. Daar schrik je van, omdat zij net langs je rijden. Gelukkig ben ik een ervaren fietser, maar voor oudere niet ervaren en jonge beginnende fietsers is dit levensgevaarlijk.

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

792. De hele plaswijkweg 30 Km

793. verbod instellen om over het middendeel te rijden. Plus handhaving bv.met camera's

794. Het moest zo ingericht worden dat autos niet kunnen passeren. De zinsnede in de regels dat "passeren mag als het veilig is" slaat nergens op. Dat is dan namelijk aan de automobilist. De fietser is overgeleverd aan de (on)kunde van de automobilist. Kortom: inrichting aanpassen zodat inhalen niet kan. En fietsers indringend adviseren niet aan de kant te gaan want dan wordt het pas echt gevaarlijk.

795. Maak de verkeersveiligheid dusdanig dat auto’s niet in kunnen halen! Levensgevaarlijke acties van automobilisten die inhalen Maak de hele Plaswijkweg 30km zone

796. 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.

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

798. Graag weer en veilig fietspad terug.

799. vroeger was het veiliger

800. 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.

801. Misschien is het mogelijk om voetgangers en fietsers voorrang te geven op auto’s. Doordat auto’s harder rijden en minder kwetsbaar zijn, nemen ze voorrang en halen gevaarlijk in.

802. Zorg ervoor dat fietsers niet worden gebruikt om auto’s langzamer te laten rijden. Dit gevoel heb je nu we als fietser en je auto’s achter je hebt die graag door willen rijden.

803. Inhalen verbieden /onmogelijk maken

804. terug naar oude situatie is veiliger met fietstrook naast de auto

805. Vanuit Burg.Reenensingel naar Ridderslag moet je als fietser een vreemde mavoeuvre uithalen om op de rijbaan te komen. Graag aanpassen. Het kruispunt Ridder van Catsweg/Bloemendaalseweg is onoverzichtelijker geworden nu fietsers dit kruispunt van meerdere kanten gebruiken. Verbied het inhalen door auto's. Stond eerst ook op borden dat inhalen niet de bedoeling is.

806. 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.

807. 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.

808. graag bij alle scholen

809. 15 km zone ipv 30 Bij scholen duidelijkheid schepen over voetgangers. In weekend ed. Geen schoolgang, misschien dan andere snelheden. Mix tussen fietsers en autos vind ik gevaarlijk. Beter een soort woonerf creeren ipv dit gerommel. En regenboogzebras staat niet in de wegenverordeningen : wel het zwart/witte.

810. 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.

811. 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.

812. Harde drempels aanleggen bij het begin van de strook. Automobilisten hebben haast en komen te hard aan. Altijd gewend te mogen passeren, ook met snelheid.

813. 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..

814. De regels zijn onduidelijk. Wanneer is het bv 'veilig' om in te halen? Bij de Ridder van Catsweg is het aparte (en dus veilige) fietspad weggehaald en de middenberm is verhoogd, waardoor er eigenlijk geen ruimte is voor auto's om in te halen. Maar er zijn automobilisten die vinden dat ze zich er prima langs kunnen wurmen en toeteren dat je niet naast je kind mag blijven fietsen omdat ze er langs willen. Duidelijker zou zijn dat auto's verplicht achter fietsers moeten blijven. Maak opnieuw een afgescheiden fietspad op de Ridder van Catsweg conform de oude situatie en houd daarnaast de lagere snelheid in deze zone, evt door extra verkeersdrempels. Veel auto's rijden te hard, extra verkeersdrempels zouden wellicht helpen. De overgang van het aparte fietspad op de Ridder van Catsweg (richting de scholen) naar het deel waar fietsers opeens op de weg moeten fietsen is gevaarlijk, automobilisten rijden daar nog vrij hard.

815. 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.

816. Bijna iedereen rijd te hard in de schoolzone,woon zelf aan de plaswijkweg bij de schoolzone en als je soms ziet hoe hard ze rijden ook vuilniswagens en politie (zonder zwaailicht) en onze medelanders die overal schijt 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 rijd nu stop ik ermee anders ben ik bijna een boek aan het schrijven.

817. Zolang de auto’s met gepaste snelheid en afstand achter de fietsers blijven rijden is het veilig Fietsers moeten achter elkaar rijden en niet naast elkaar

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

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

820. Houdt het zoveel mogelijk “gewoon”; dus zebra’s; drempels; fietsstroken; eventueel knipperlichten en/of verkeerslichten; flitspalen. Zodat het begrijpelijk is.

821. Tekst op wegdek is nauwelijks zichtbaar vanuit een personenauto!

822. Nee

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

824. 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 daaar 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.

825. 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!!!!!

826. De borden auto's achter fietsers stroken niet met de regel dat je wel mag inhalen, ook door het middenstuk te gebruiken. Vreemd dat die borden er dus staan. Het is tegenintuïtief dat je deels op het middenstuk mag rijden, waarom die middenstukken niet gewoon onverhoogd laten? En alleen oversteekplaatsen verhogen zodat mensen ook alleen daar gaan oversteken

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

828. 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?

829. 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.

830. 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.

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

832. Deze schoolzones m.i. niet verder uitvoeren.

833. De situatie op met name de Plaswijkweg 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.

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

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

836. 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 !

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

838. Veel meer controles, handhaving. Auto's halen via licht verhoogde, zwarte middenberm in. Erg gevaarlijk. Maar ja, er is geen controle...

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

840. 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.

841. De nieuwe schoolzones zijn doodeng geworden om er te fietsen. Ik heb gelukkig geen kinderen meer op deze scholen, maar van mij zouden ze er niet meer mogen fietsen. Ik ben zelf als fietser al 3 keer ‘aangetikt’ op mijn elleboog en fietsstuur door automobilisten die eerst ‘duwen’ / opjagen en daarna toch erlangs proberen te komen. Sommigen via de midden-verhoging, soms door mij naar de rechterkant te dwingen. In mijn omgeving fietst niemand meer over deze stroken en gaat men gewoon over het voetpad of rijdt men om via een andere route. Mijn suggestie: maak de maximale snelheid 15 km per uur, verbied inhalen door auto’s en verhoog of verbreed de middenstrook zoveel dat automobilisten zeker weten dat ze er niet overheen kunnen. Of zorg voor ‘ribbels’ (?) in het asfalt bij de middenstrook, zodat auto’s er niet prettig langs kunnen drukken. Liefst heb ik het veilige fietspad weer terug….

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

843. 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 dorpels die er nu liggen worden door verkeershufters als speeltjes gebruikt 4. Ophouden met dit soort politieke hobby's zoals schoolzones, welke data is er nu beschikbaar dat dit werkelijk effect heeft?

844. fietspaden terug

845. Betere weg-engineurs aannemen. Wie dacht dat dit een goed idee was?

846. 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 creëeren 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. Afgeschermde fietspad en duidelijke zebrapaden met hoge drempels is een andere goede oplossing.

847. 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.

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

849. 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

850. 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!

851. Direct aanpassen voordat hier grote ongelukken gebeuren!!!!

852. 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!

853. 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.

854. Terugbrengen naar oude staat. En verkeersdrempels invoeren. Veiligheid van kinderen hoort voor te staan.

855. 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.

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

857. Betere communicatie over de regels met duidelijke borden nabij deze zones!

858. 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.

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

860. Duidelijke oversteekpaden, fietspaden alleen voor fietsers en verkeerslichten

861. 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.

862. 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...

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

864. Fietsers inzetten als rem voor gefrustreerde automobilisten is een godszonde. Een fietser is een zwakke weggebruiker de stoepen zijn hoog dus vluchten is onmogelijk. Ik ben 1 keer aangereden door een gefrustreerde bejaarde die niet over de middenberm wilde rijden en dus maar mij van de weg gedrukt heeft. En doorreed natuurlijk. De enige oplossing om veilig van ene naar andere kant te kunnen komen is werkelijk in het midden te gaan fietsen dan kunnen auto's je niet met een spiegel of achterkant van de weg drukken de stoep op / in. Het ontwerp is fout het gaat in de basis uit van een wijk met mensen die rekening met elkaar wensen te houden. We hebben hier een nette buurt maar hierachter zitten mensen met busjes, bmwtjes en andere hardrijdende mensen die nooit fietsen. Het zorgt voor zeer onveilige situaties, agressie en boven dit alles verwacht ik binnenkort ongelukken of verkeersruzies. Gemeente Gouda blijft met deze oplossing ernstig in gebreke. Mocht u nu twijfelen over dit antwoord nodig ik u uit om eens met ons mee te fietsen rijden we gewoon een keer of 10 heen en weer op verschillende dagen maar op een rustige zondag is het al levensgevaarlijk. Nu gaan we de winter in is het donkerder, regent het en rijden er fietsers met slechtere verlichting. We gaan echt ongelukken krijgen. Als gevolg rijden wij tegenwoordig via andere routes echter naar Winkelcentrum Bloemendaal moeten wij toch oversteken en doe ik dat heel lullig door midden op de weg te rijden. Het is niet netjes maar ik wil niet dood.

865. Door de toegepaste schuine betonbanden passeren diverse automobilisten over de zwarte vlakken. Als ze te dicht bij de verkeersborden cq verwijzingsborden komen gaan ze naar rechts en wordt je als nog gesneden of bijna van de fiets gereden. Zeker als je naast elkaar rijd. Er wordt nog steeds hard gereden op de Plaswijkweg m'n door de bewoners uit de Burgen en Lusten.

866. - 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

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

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

869. 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.

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

871. 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.

872. Ouders die de kinderen nr school brengen die zorg voor overlast ze rijden zelf hard om de kinderen op tijd nr school te brengen .en betere borden neer zetten dat ze 30mag rijden .voor al die jeugd die rijden als idioten

873. Haal zo snel mogelijk deze onzin obstakels weg en maak de volledige wijk 30 km

874. aparte fietspaden

875. Niet halverwege een straat het fietspad en de auto’s samen laten komen.

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

877. 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)

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

879. Op de Plaswijckweg wordt doorgaans harder gereden dan de toegestane 50 km, inclusief openbaar vervoer en vrachtverkeer.Verder spreken de regels de aanduidingen op de tegen. Op de weg staat nl autos achter de fietser en in de regels staat mogen als het veilig is inhalen . De meeste autos minderen zelf geen vaart wanneer ze de zone naderen. Bij het links afslaan van de Ridder van Catsweg naar de Bloemendaalse weg wordt het helemaal spannend want dan is de zone en de auto gaat weer vol gas. Als fietser moet je daar dus al helemaal links gaan rijden. Ga eerst maar eens een tijdje echt snelheid meten en neem dan pas de juiste besluiten.

880. - ik vind het echt doodeng om de weg op te fietsen bij de Ridderslag komend vanaf noord (winkelcentrum bloemendaal) in de richting van stad/ziekenhuis etc. Het fietspad houdt daar op, maar het is niet duidelijk wie voorrang heeft. Ook moet je altijd heel goed kijken of er geen auto aankomt. Zeker voor oudere mensen is dat niet te doen, die kunnen niet hun hele lijf omdraaien. En kinderen, denken zij eraan om om te kijken? Maar ook ik vind het echt doodeng. Zeker wanneer ik met mijn kind er fiets. Haaientanden voor de automobilisten lijkt me het minste wat jullie kunnen aanbrengen daar, maar ook dan moet je vertrouwen op de automobilist. Dus beter geven jullie fietsers weer een eigen fietspad zodat ze überhaupt niet hoeven in te voegen. - Ik vind het ook doodeng om ingehaald te worden door automobilisten op dat stuk. Het is er gewoon te smal voor. Wat is er veiliger aan, nu fietsen niet meer een eigen fietspad hebben maar de weg moeten delen met automobilisten??? Begrijp ik goed dat fietsers in veiligheid hebben moeten inboeten ten behoeve van veiligheid voor voetgangers (lagere snelheid, betere oversteekplaatsen)? Neem aub de veiligheid van fietsers ook serieus. Heel serieus. Ik zou dus in ieder geval de regels aanpassen naar: inhalen verboden. Maar beter nog: fietsers weer een eigen fietspad geven. Het is echt niet prettig fietsen daar. Voel me echt onveilig. En straks moet mijn kind daar alleen fietsen? Krijg er nu al rillingen van. - er ontstaat een nieuwe verwarrende situatie op het kruispunt van de ridder van catsweg met de Bloemendaalse weg. Veel fietsers komend vanaf noord slaan vanaf de rvcweg naar de Bloemendaalseweg om in de richting van de stad te gaan. Maar er staan op dat kruispunt twee stopstrepen. Het is duidelijk dat verkeer voorrang moet geven aan verkeer van de Bloemendaalseweg. Maar het is onduidelijk wie er voorrang heeft als het gaat om verkeer van de rvcweg versus de Buhchnerstraat.

881. Verwijder de schoolzones maar weer snel

882. 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.

883. 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.

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

885. 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!!!

886. Stoplichten met knop voor overstekende fietsers en voetgangers. Fietspad met opstaande rand in de bochten. Niet dingen verzinnen die veel geld kosten en alleen werken in een ideale wereld waarin iedereen doet wat van hem verwacht wordt. De k meer hoe iets in de praktijk werkt.

887. 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.

888. Een hogere tussenzone waardoor auto’s gedwongen worden om achter de fietsers te blijven rijden. Nu zijn er nog vele brutale automobilisten, die bij geen tegenliggers, de fietsers passeren. ,

889. 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.

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

891. De situatie, waarbij je als fietser via een paadje met een bruggetje naar de bloemendaalse weg geleid werd, en zo veilig linksaf kon gaf ons neer veiligheid

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

893. Een vrij liggend fietspad is veruit het veiligst. Fietsers 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.

894. Ja, graag aparte oversteek voor fietsers in ere herstellen via bruggetje. Vanuit de wijk Plaswijck terug fietsen en linksaf moeten slaan zeer onveilig voor kinderen op de fiets (ook voor volwassenen trouwens).

895. 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.

896. 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.

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

898. Wellicht meer controle voor de auto’s die inhalen tijdens dat er fietsers fietsen

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

900. Het fietspad om bloemdaal shopping center (plaswijcksweg) is erg small, gek bedacht in de bocht. De tegels zitten grotendeels los, in de bocht is het zicht heel beperkt op de uitgang van de parking. In deze bocht wordt er nog steeds hard gereden... Dat stelt niets voor.

901. 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.

902. 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