

Reactieformulier Verkeersplan Vinkeveen

Op zaterdag 11 oktober 2025 vond een inloopdag plaats waarin het concept van het verkeersplan Vinkeveen werd toegelicht. Tijdens deze bijeenkomst konden bewoners via een reactieformulier hun opmerkingen en suggesties over het verkeersplan indienen. Een deel van deze reacties is verwerkt in het definitieve verkeersplan, dat nader is toegelicht tijdens de inloopdag op zaterdag 22 november 2025. In dit document vindt u een overzicht van de reacties die zijn ingediend tijdens de inloopdag van 11 oktober, inclusief de bijbehorende antwoorden van de gemeente.

Reacties inloopdag	Antwoorden Gemeente
Maak vanaf afrit Vinkeveen dorp 30 km + rechtdoor Vinkeveen Vinkebuurt	Ja, de 30 km per uur zone begint bij het einde van de afrit.
Vanaf de Reigestraat of terug van de scholen is het een snelweg voor automobilisten fatbikes door de Waterhoen te gaan. De drempels geven geen enkele belemmering om de vaart eruit te halen.	Wij nemen dit aandachtspunt mee, echter zijn er op dit moment geen plannen voor de Waterhoenlaan.
Vorrangsbord thv de oversteekplaats Kerklaan 27 om de snelheid eruit te halen op korte termijn.	We gaan dit oplossen door de wegversmalling te vervangen met een plateau waar het zebrapad op komt te liggen. Vooruitlopend hierop is er geen acute noodzaak om de verkeerssituatie aan te passen.
Op de Kerklaan thv Mariaoord bij de oversteekplaats een voorrangsbord voor de automobilisten. Er wordt nu hard gereden omdat auto's graag als eerste door de versmalling gaan ter hoogte van de oversteekplaats. Gevaarlijk voor voetgangers	We gaan dit oplossen door de wegversmalling te vervangen met een plateau waar het zebrapad op komt te liggen. Vooruitlopend hierop is er geen acute noodzaak om de verkeerssituatie aan te passen.

<p>Handhaven op de route van snelheid en intensiteiten</p>	<p>De inrichting van de wegen wordt zodanig dat het voor weggebruikers duidelijk (herkenbaar) wordt dat hier een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. Van hen mag daarmee ook verwacht worden dat zij zich hieraan houden. Mocht blijken dat er na verloop van tijd toch sprake is van structurele overschrijdingen van de maximumsnelheid, dan zal de Politie en het Openbaar Ministerie worden gevraagd om handhavingsmiddelen in te zetten.</p>
<p>Graag een kilometer aanduiding 30 om de paar honderd meter op het asfalt 30 km aanbrengen en niet alleen ene bord aan het eind en begin</p>	<p>De inrichting van de wegen wordt zodanig dat het voor weggebruikers duidelijk (herkenbaar) wordt dat hier een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. Van hen mag daarmee ook verwacht worden dat zij zich hieraan houden. Op voorhand ligt het daarom niet in de rede om herhalingsborden of markeringen aan te brengen.</p>
<p>De 30 km snelheid meteen per 1-1-2026 invoeren in het hele dorp, handhaven met camera's wisselend opgesteld en controleren</p>	<p>Dit is een verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie, maar we melden dit in de overleggen met de politie.</p>
<p>Ik mis snelheidsbeperkende maatregelen. Bij een 30 km zone gaan de auto's an verloop van tijd toch weer sneller rijden. Omdat handhaving niet is te verwachten zijn voorzieningen nodig.</p>	<p>Om het risico op overschrijding van de maximumsnelheid te beperken worden snelheidsremmende voorzieningen aangebracht in de vorm van drempels en plateaus. De inrichting van de wegen wordt zodanig dat het voor weggebruikers duidelijk (herkenbaar) wordt dat hier een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.</p>
<p>Handhaven op snelheid</p>	<p>De inrichting van de wegen wordt zodanig dat het voor weggebruikers duidelijk (herkenbaar) wordt dat hier een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. Van hen mag daarmee ook</p>

	<p>verwacht worden dat zij zich hieraan houden. Mocht blijken dat er na verloop van tijd toch sprake is van structurele overschrijdingen van de maximumsnelheid, dan zal de Politie en het Openbaar Ministerie worden gevraagd om handhavingsmiddelen in te zetten.</p>
<p>De bus opstelplaats moet worden herzien. Zouden moeten worden opgeschoven om meer ruimte te creëren t.p.v. de oversteekplaats (zebrapad) auto's hebben te laat zicht op het zebrapad</p>	<p>Ja, dit punt wordt meegenomen in het project.</p>
<p>Kan ter aanvulling de doorgetrokken streep verlengd worden vanaf de bocht Reigerstraat bij Hertha?</p>	<p>Wij gaan het inhalen tegen door tussen het VLC en de fietsrotonde een rabatstrook (bol gestraat) in het midden van de rijbaan aan te brengen.</p>
<p>Bushaltes bij 't Veenlanden blijft toch niet veilig genoeg. Kunnen deze niet uit elkaar met zebrapad ertussen. Kunt u daarnaar kijken</p>	<p>De bushaltes zijn niet uit elkaar gehaald maar zijn wel verplaatst, meer naar de bocht met de Reigerstraat.</p>
<p>Bushalte middenberm + volledig doorgetrokken streep van bocht tot bocht. Totaal verbod om in te halen.</p>	<p>Wij gaan dit oplossen met een rabatstrook in het midden van de weg.</p>
<p>Toch graag een fietspad aan beide zijde van de Bonkestekerweg. De Bonkestekerweg is te druk om over te steken/ Tevens een voetpad maken vanaf de bushalte richting dorp</p>	<p>Gekozen is voor het handhaven van het 2 richtingen fietspad aan de westzijde van de rijbaan. In het ontwerp worden de fietsoversteken veiliger uitgevoerd. Een voetpad vanaf de bushalte richting dorp is aanwezig.</p>
<p>Oversteekplaats voor fietser tegenover Veenlanden college . Strek de bocht die fietsers moeten maken het is nu een hoekse bocht wat erg onhandig is.</p>	<p>Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid heeft het de voorkeur om op ontsluitingswegen de oversteeklocaties zoveel mogelijk te concentreren. Dit draagt bij aan het verlagen van het risico op ongevallen (minder potentiële) conflictpunten en zorgt voor een betere zichtbaarheid en herkenbaarheid van de oversteeklocaties.</p>

<p>Doortrekken van het fietspad vanaf het Veenlandencollege naar de bocht richting Reigerstraat.</p>	<p>Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid heeft het de voorkeur om op ontsluitingswegen de oversteeklocaties zoveel mogelijk te concentreren. Dit draagt bij aan het verlagen van het risico op ongevallen (minder potentiële) conflictpunten en zorgt voor een betere zichtbaarheid en herkenbaarheid van de oversteeklocaties.</p>
<p>In die bocht een fietsersoversteekplaats maken die aansluit op de fietsstroken van de Reigerstraat.</p>	<p>Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid heeft het de voorkeur om op ontsluitingswegen de oversteeklocaties zoveel mogelijk te concentreren. Dit draagt bij aan het verlagen van het risico op ongevallen (minder potentiële) conflictpunten en zorgt voor een betere zichtbaarheid en herkenbaarheid van de oversteeklocaties.</p>
<p>Vervolgens vanuit Waverbancken een oversteek aanleggen die aansluit op het fietspad aan de <u>west</u>kant van de Bonkestekersweg, ergo ten zuiden van het VLC.</p>	<p>Ja, op de ontwerptekening is ter hoogte van de Waverbancken een fietsoversteek ingetekend.</p>
<p>Het ingetekende fietspad aan de <u>oost</u>kant van de Bonkestekersweg, vanaf Waverbancken naar de Reigerstraat verwijderen, resp. uitsluitend voor voetgangers geschikt maken.</p>	<p>Dit pad wordt een voetpad, waarop fietsen toegestaan is. Met de nieuwe inrichting zal het voor het snelle(re) fietsverkeer (wielrenners, fietsers met trapondersteuning) aantrekkelijker worden (o.a. doordat een hogere snelheid mogelijk is (o.a. minder bochtig) om gebruik te gaan maken van de rijbaan. Het snelle fietsverkeer zal gebruik maken van de rode fietsstroken op de rijbaan.</p>
<p>Tot slot het verplaatsen van de bushalte aan de oostzijde van de weg, pakweg 10-15 meter naar het noorden, het zebrapad blijft waar het nu is.</p>	<p>Ja, dit wordt meegenomen in het ontwerp.</p>
<p>De situatie bij het zebrapad voor het VLC wordt overzichtelijker voor zowel voetgangers als gemotoriseerd verkeer. Fietsers zijn daar niet langer een</p>	<p>Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid heeft het de voorkeur om op ontsluitingswegen de</p>

complicerende factor.	oversteeklocaties zoveel mogelijk te concentreren. Dit draagt bij aan het verlagen van het risico op ongevallen (minder (potentiële) conflictpunten en zorgt voor een betere zichtbaarheid en herkenbaarheid van de oversteeklocaties.
De fietsersoversteekplaats recht voor het Veenlanden college kan dan ook worden opgeheven. De fietsers richting Reigerstraat hoeven het fietspad niet te verlaten, t.o.v. een risicovolle oversteek. Verplaatsing van de oversteek naar de bocht heeft als voordeel is dat daar de snelheid van het autoverkeer er toch al uit is, juist vanwege die bocht.	Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid heeft het de voorkeur om op ontsluitingswegen de oversteeklocaties zoveel mogelijk te concentreren. Dit draagt bij aan het verlagen van het risico op ongevallen (minder (potentiële) conflictpunten en zorgt voor een betere zichtbaarheid en herkenbaarheid van de oversteeklocaties.
Door het verwijderen van het stukje fietspad aan de oostkant van de Bonkestekersweg wordt het pad aan die zijde volledig voetpad. Nu komt het nog regelmatig voor dat fietsers niet de oversteek maken naar het fietspad aan de westzijde van de weg, maar gewoon rechtdoor rijden over het voetpad richting de Loopveldweg.	Dit blijft een voetpad waar fietsers worden toegestaan. Met de nieuwe inrichting zal het voor het snelle(re) fietsverkeer (wielrenners, fietsers met trapondersteuning) aantrekkelijker worden (o.a. doordat een hogere snelheid mogelijk is (o.a. minder bochtig) om gebruik te gaan maken van de rijbaan. Het snelle fietsverkeer zal gebruik maken van de rode fietsstroken op de rijweg. De verwachting is dat alleen langzaam fietsverkeer gebruik maakt van het gedoogd voetpad.
Het zou wenselijk zijn om halverwege de twee plateaus -tussen Loopveldweg en VLC- alsnog een remming/drempel aan te brengen, zoals die ook is ingetekend tussen de twee plateaus op de Reigerstraat.	Ja, dit wordt meegenomen in het ontwerp.
Zebra aanbrengen ter hoogte van de zeilschool	Ja, dit wordt meegenomen in het ontwerp.
Zebra aanbrengen bij de zeilschool ivm cursisten. Hier de drempel weghalen	Ja, het zebrapad wordt meegenomen in het ontwerp. Het plateau wordt uitgevoerd conform de landelijke

<p>ivm geluidsoverlast door busverkeer en bouwverkeer en trillingen</p>	<p>richtlijnen. De vormgeving is hiervan zodanig dat deze overrijdbaar zijn voor alle aanwezige voertuigsoorten en daarmee ook zo min mogelijk hinder opleveren.</p>
<p>Zebra aanbrengen bij nummewr 12a en 132</p>	<p>Gelet op het beperkte aantal voetgangers (o.a. doordat de oversteeklocatie geen deel uitmaakt van een doorgaande wandelroute), achten wij een zebrapad op deze locatie niet passend.</p>
<p>Schoeiing vervangen op dezelfde plek zodat er geen verhogingen ontstaan bij de brugopritten zoas op meerdere plekken</p>	<p>Ja, dit wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het project.</p>
<p>Waarom wordt de kruising Herenweg - Kerklaan geen T splitsing met voorrang Herenweg zonder plateaus. Dit haalt de snelheid eruit en is veiliger en het is duidelijker wie voorrang heeft.</p>	<p>Een T-kruising is op deze locatie niet logisch, omdat binnen het wegennetwerk de functies van de wegen verschillen. Zo heeft de route Herenweg-Kerklaan een ontsluitende functie en de Herenweg vanaf de Kerklaan in zuidelijke richting een erftoegangsfunctie (met o.a. ook een veel lagere verkeersintensiteit).</p>
<p>Kan ter aanvulling de doorgetrokken streep verlengd worden vanaf de bocht Reigerstraat bij Hertha?</p>	<p>Wij gaan het inhalen tegen door tussen het VLC en de fietsrotonde een rabatstrook (bol gestraat) in het midden van de rijbaan aan te brengen.</p>
<p>Voorrangregels kruispunt Reigerstraat - Heuvel zijn erg lastig. Gevaar als auto rechtuit Heulweg wil en richtng aangeeft</p>	<p>De voorrangssituatie op het kruispunt blijft ongewijzigd in het herinrichtingsontwerp, deze is passend bij de functie van de wegen: de Reigerstraat-Plevierenlaan heeft een gebiedsontsluitende functie, terwijl de Heulweg en Loopveltweg erftoegangswegen zijn. De meebuigende voorrangssituatie is hiermee passend en logisch binnen de verkeersstructuur. De verkeersveiligheid wordt versterkt door verhoogde oversteeklocaties en een gele markering op de rijbaan ter hoogte van</p>

	het kruispunt, wat o.a. de attentiewaarde verhoogt.
Kerklaan Tuinerslaantje kruising plateau doorstekken naar Tuinderslaantje zodat je uit tuinderslaantje rechtaf kunt slaan met caraven en groter verkeer. Hek verhoging.	De huidige situatie op het kruispunt wordt gehandhaafd. Een plateau op dit kruispunt is geen optie, omdat we de uitritconstructie aan de zijde van de Julianastraat (met een verhoogd doorlopend trottoir) willen handhaven. Het plateau met een zebrapad op de Kerklaan wordt weer verhoogd uitgevoerd, wel zodanig dat deze voor alle voertuigen die gebruik maken van de Kerklaan goed te overrijden zal zijn.
Oversteekplaats AH als deze meer op de hoek is zicht voetganger beter wat eraan komt van de Herenweg ook voor de automobilist	De huidige locatie van het zebrapad is een logische en veilige locatie, omdat deze direct na de bocht gelegen is. Om de verkeersveiligheid voor overstekende voetgangers te vergroten wordt het zebrapad verhoogd aangelegd.
Nakijken ligging bushaltes te dicht op zebraoversteek	Ja, dit wordt meegenomen in het ontwerp.
Aandacht voor bushaltes niet op de weg. Nu levert dit gevaar en files op.	Vanwege de doorstroming van het openbaar vervoer is het uitgangspunt dat op gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur bussen op de rijbaan halteren in plaats van in haltekommen
Voorkeur meer fietspaden	Door het aanduiden en inrichten van de wegen als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur kunnen fietsers op veilige wijze van de rijbaan gebruik maken.
Kan er tussen de rijstraten een klinkerstrook worden gerealiseerd.	Waar mogelijk wordt de rijbaan 6,0 meter breed en worden aan weerszijden 1,85 m brede rode fietsstroken aangebracht. Daartussen blijft 2,30 m over voor de zwarte rijloper. Dit is te smal om ook een 80 cm brede

	<p>klinkerstrook aan te brengen. Op de Bonkestekersweg rijden fietsers over het vrijliggend fietspad. Hier komen geen rode fietsstroken. Hier wordt een 80 cm brede bolgestrate rabatstrook in het midden van de rijbaan aangebracht.</p>
<p>Bij het plaatsen van de schoeiingen geen water pikken aub.</p>	<p>Het vervangen van de beschoeiing wordt in overleg gedaan met het waterschap. Veelal wordt in de nieuwe beschoeiing geplaatst voor de oude beschoeiing.</p>
<p>Hoe wordt de inrichting van de Herenweg? Bepanting en wordt de sloot uitgediept.</p>	<p>De rijbaan wordt 6,0 meter breed met aan weerszijden 1,85 m brede rode fietsstroken. Daartussen blijft 2,30 m over voor de zwarte rijloper. Beschoeiing langs de Herenweg wordt vervangen.</p>
<p>Op de Herenweg afrit kruising N201 met fietspad vanaf de A2 staan er geen borden en geen stopstreep of haaiantanden dit is gevaarlijk</p>	<p>Dank u wel voor de melding. De stopstreep en aslijn zijn inmiddels aangebracht en het bord stop wordt geplaatst.</p>
<p>De kruising Loopveldweg/Plevierenlaan / Reigerstraat is en blijft de ingewikkeld</p>	<p>De voorrangssituatie op het kruispunt blijft ongewijzigd in het herinrichtingsontwerp, deze is passend bij de functie van de wegen: de Reigerstraat-Plevierenlaan heeft een gebiedsontsluitende functie, terwijl de Heulweg en Loopveldweg erftoegangswegen zijn. De meebuigende voorrangssituatie is hiermee passend en logisch binnen de verkeersstructuur. De verkeersveiligheid wordt versterkt door verhoogde oversteeklocaties en een gele markering op de rijbaan ter hoogte van het kruispunt, wat o.a. de</p>

	attentiewaarde verhoogt.
De alternatieve routes via de Pijlstaart en de Schooleksterlaan is zeer terecht onaantrekkelijk gemaakt met flinke drempels.	Dit zijn geen alternatieve routes, maar dank u wel voor het compliment.
Als laatste wil ik nog opmerken dat ik niemand heb gesproken die gelukkig is met de al lang bestaande oplossing in de bocht Reigerstraat/Plevierenlaan, behoudens een fietsende dame die zich daar wel veilig bij voelde. De rest van de opmerkingen varieerden van "niet begrijpend" tot "belachelijk". En het kan eenvoudiger. Gewoon een simpele kruising zonder drempels, waarbij de fietsstroken in de bocht worden doorgetrokken. Duidelijke voorrangregels door het plaatsen van borden, belijning en haaiantanden vanaf de Heulweg en vanuit Westerheul.	De voorrangssituatie op het kruispunt blijft ongewijzigd in het herinrichtingsontwerp, deze is passend bij de functie van de wegen: de Reigerstraat-Plevierenlaan heeft een gebiedsontsluitende functie, terwijl de Heulweg en Loopveltweg erftoegangswegen zijn. De meebuigende voorrangssituatie is hiermee passend en logisch binnen de verkeersstructuur. De verkeersveiligheid wordt versterkt door verhoogde oversteeklocaties en een gele markering op de rijbaan ter hoogte van het kruispunt, wat o.a. de attentiewaarde verhoogt. We maken met dit ontwerp de situatie beter en overzichtelijker.
Fietsrotonde	Hiervoor is helaas geen ruimte.
De uitvoering graag sneller oppakken en niet pas in 2028.	Gekozen is voor een fasering, die start bij de fietsrotonde en eindigt bij de N201. De planning komt dan uit op 2028.
Kruisingen op Kerklaan Herenweg etc zouden voorrangskruisingen moeten worden dit om de doorstroming te verbeteren of gelijkwaardige kruisingen	De route Bonkestekersweg-Kerklaan wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een maximum van 30 km/uur. Bestuurders hierop hebben voorrang ten opzichte van de aansluitende (erftoegangs)wegen.

<p>Langs de route zijn bedrijven en winkels die bevoorraad moeten worden (geparkeerde) vrachtauto's en dat op een smallere weg.</p>	<p>Uitgangspunt is dat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid het ongewenst is dat laden en lossen op de rijbaan plaatsvindt. Fietsstroken worden in principe voorzien van symbolen (laden en lossen is hiermee verboden), maar mocht bij een nadere uitwerking blijken dat op specifieke locaties bij uitzondering gewenst is om laden en lossen toe te staan, dan kan hiermee rekening worden gehouden.</p>
<p>Het is een illussie te denken dat het rustiger wordt op deze route mensen moeten via de route het dorp uit. Op papier ziet het er prachtig uit maar de hoeveelheid verkeer in het dorp zal niet afnemen.</p>	<p>De maatregelen bij de herinrichting zijn noodzakelijk om het Centrumplan te realiseren. Het doel van deze maatregelen is ook dat men meer via de Mijdrechtse Dwarsweg, N212 en N201 het dorp verlaat, zeker het westelijke gedeelte van het dorp.</p>
<p>Wij wonen aan de Herenweg en hebben geen eigen parkeergelegenheid. In de winter is er geen blauwe zone. Dan moeten wij bij de Braambrugse zuwe parkeren.</p>	<p>Als onderdeel van dit project wordt de blauwe zone niet aangepast.</p>
<p>In heel Vinkeveen centrum blauwe zone invoeren. Het hele jaar door. Wij kunnen de auto niet parkeren omdat heel Proosdij aan de weg staat. Verschil zomer blauwe zone en winter is erg groot</p>	<p>Als onderdeel van dit project wordt de blauwe zone niet aangepast.</p>
<p>Bij de Proosdij liggen 320 percelen land waar iedereen met de auto komt. Zomers blauwe zone in de winter niet (Waarom). Het is in de zomer niet te doen om visite te ontvangen. Blauwe zone moet in de hele gemeente</p>	<p>Als onderdeel van dit project wordt de blauwe zone niet aangepast.</p>

1 extra drempel toevoegen halverwege de Bonkestekerweg	Ja, dit wordt meegenomen in het ontwerp.
Drempel verwijderen voor klooster Herenweg	Het plateau wordt verlengd en voorzien van een zebrapad.
Graag flinke drempels in de Waterhoen	Dit is geen onderdeel van het project, maar we nemen uw opmerking mee in een fase als de werkzaamheden zijn uitgevoerd.
Ik heb veel last van drempels (lawaaï aanhangers).	De nieuwe verkeersplateaus/drempels worden uitgevoerd conform de (landelijke) richtlijnen. De vormgeving is hiervan zodanig dat deze overrijdbaar zijn voor alle aanwezige voertuigsoorten en daarmee ook zo min mogelijk hinder opleveren.
Voetpad woningzijde ook pad van maken met fietsers toegestaan	Er is gekozen om het tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de rijweg te handhaven. In het ontwerp worden de fietsoversteken veiliger uitgevoerd, een directe noodzaak voor het openstellen van het voetpad voor fietsverkeer is daarmee niet aanwezig.
Combinatie fiets-voetpad Reigerstraat. Waarom niet alleen voetpad van maken	Dit is een voetpad, waarop fietsen is toegestaan. Hiermee geven we langzaam fietsverkeer, waaronder jonge kinderen, de mogelijkheid over het voetpad te rijden.
Wandel/fietpad wordt verbreed. Wellicht streep in het midden ene zijde fietser andere zijde voetganger.	Voor het aanbrengen van een scheidsstreep is het pad helaas te smal. Door de aanduiding voetpad waar fietsers zijn toegestaan, maakt duidelijk dat fietsers te gast zijn/ rekening moeten houden met voetgangers.

<p>Goed plan maak er fietsstraten van op de Herenweg en de Kerklaan. Dat is duidelijker en veiliger.</p>	<p>Inrichting tot een fietsstraat is helaas geen optie. Fietsstraten kunnen worden toegepast op wegen waarbij het fietsverkeer dominant aanwezig is (en dat er dus veel meer fietsers aanwezig zijn dan auto's). Op deze wegen is dat niet het geval.</p>
<p>Wegen smaller maken leidt tot meer opstoppingen in verkeer dus onveilig voor fietsers omdat auto's gewoon op fietsstroken gaan rijden om elkaar te kunnen passeren. Een vrijliggend fietspad langs doorgaande route zou veiliger zijn.</p>	<p>Door het aanduiden en inrichten van de wegen als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur kunnen fietsers op veilige wijze van de rijbaan gebruik maken.</p>
<p>Door het versmallen van de wegen zal er sprake zijn van een minder goede doorstroming. Het wordt voor fietsers daardoor onveiliger. Het gaat tot meer infarcten leiden dus niet doen.</p>	<p>Door het aanduiden en inrichten van de wegen als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur kunnen fietsers op veilige wijze van de rijbaan gebruik maken.</p>
<p>Bredere fietspaden geven schijnveiligheid. Automobilisten willen toch vaak eerst. Ik maak dat herhaaldelijk mee op weg naar mijn werk op de fiets.</p>	<p>Door het aanduiden en inrichten van de wegen als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur kunnen fietsers op veilige wijze van de rijbaan gebruik maken.</p>
<p>Denk vanuit het perspectief van de fietser</p>	<p>Met deze inrichting deken wij vanuit het perspectief van de fietser. Het principe STOMP staat voorop. Door het aanduiden en inrichten van de wegen als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur kunnen fietsers op veilige wijze van de rijbaan gebruik maken.</p>

Wanneer de bus er nog uitgaat wordt het nog drukker met autoverkeer.	Uitgangspunt voor dit project is dat de bus rijdt op de route door Vinkeveen.
Op tekeningen is deabri voor de bushalte weer gesitueerd voor onze woning. De bushalte is teruggeplaatst op de oude plek. Graag deabri thv de Kerklaan 27 verplaatsen naar 21/23.	Dit is aangepast op de tekening en deabri wordt niet meer verplaatst ten opzichte van de huidige situatie.
De bus uit het dorp halen leidt tot meer autoverkeer. Bovendien moeten vrouwen en meisjes verder lopen en fietsen n het donker = onveilig	Uitgangspunt voor dit project is dat de bus rijdt op de route door Vinkeveen
Goed plan. Wanneer er straatverlichting wordt geplaatst (nodig). Let op dat het licht naar beneden schijnt. Kapje erop zodat bewoners hier geen last van ervaren.	Wij houden hier rekening mee.
Verlichting lagere begroeiing Waterhoen	We geven uw opmerking mee aan de afdeling verkeer en komen hier in een latere fase op terug. Dit is namelijk geen onderdeel van dit project.