

Sociale Veiligheid Fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand

SOAB Breda, januari 2008

Projectnummer 21440
Opdrachtgever Provincie Noord Brabant, contactpersoon: Th. Koekkoek

Projectteam

- G. Meijering, Adviesbureau SOAB
- H. Li: Adviesbureau SOAB
- D. Schellekens, Schellekens Projectmanagement
- J. Geurts, Stichting Zet

Inhoud

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand

Sociale Veiligheid fiets/voetgangerstunnel Loon op Zand

1.	Achtergrond	3
Deel 1: Fase I		
2.	Inventarisatie: huidige situatie	9
3.	QuickScan Sociale Veiligheid: objectieve deel	11
4.	Resultaten Quick Scan Sociale Veiligheid	14
5.	Conclusies Fase I	17
Deel 2: Fase II en III		
6.	Randvoorwaarden Sociale Veiligheid	21
7.	Resultaten Enquête	23
8.	Gesprekken met Sleutelpersonengesprekken	28
9.	Conclusies en aanbevelingen	31
Bijlagen:	1. Geraadpleegde literatuur	
	2. Toelichting begrippen quick scan	
	3. Scorebladen Sociale Veiligheidsscan	
	4. Enquêteformulier	
	5. Basistabellen Enquête	
	6. Geïnterviewde personen	

1. Achtergrond



Aanleiding

In het kader van de ombouw van de provinciale weg N261, Tilburg-Waalwijk, wordt ook de aansluiting van Loon op Zand via de Hoge Steenweg gereconstrueerd. In dat kader wordt de bushalte met carpoolplaats aan de oostzijde van de N261 volledig aangepast waarbij ook aan de westzijde een bushalte gecreëerd wordt. Deze westelijke bushalte is in de plannen uitsluitend via de bestaande fiets-/voetgangerstunnel bereikbaar.

SOAB is gevraagd de sociale (on)veiligheid van dit traject te beoordelen. SOAB werkt in dit project samen met Stichting Zet en Schellekens Projectmanagement.

De centrale vraag is tweeledig:

- Is het busstation (sociaal) veilig te bereiken en goed toegankelijk voor voetgangers en fietsers vanuit en naar Loon op Zand?
- Is de tunnelverbinding sociaal veilig? En zo nee; hoe is de tunnel sociaal veilig te krijgen voor voetgangers en fietsers?

Het onderzoek kent een drietal fases.

Fase I

In de eerste fase is een QuickScan uitgevoerd. Hierin zijn diverse aspecten zo objectief mogelijk getoetst op uiteenlopende indicatoren op het gebied van sociale veiligheid. Met objectief worden die zaken bedoeld die getoetst kunnen worden zonder de gebruikers te ondervragen. Aan de hand van dit geobjectiveerde onderzoeksdeel zijn de eerste uitspraken gedaan over de sociale veiligheid van de tunnel en de OV-halte en of de tunnel en de OV-halte sociaal veilig(er) gemaakt kunnen worden.

Om deze meer geobjectiveerde kant van sociale (on)veiligheid in beeld te brengen zijn de volgende werkzaamheden verricht:

Analyse van het door de provincie aangereikte secundair materiaal:

Het gaat om provinciale en regionale kwaliteitseisen fietsnetwerken, in/uitstappers OV-halte, richtlijnen en normen rondom wegen voor langzaam verkeer. Het secundaire materiaal van de provincie was beperkt doordat het merendeel van de plannen nog in ontwikkeling is en niet definitief is.

Analyse fiets- en voetgangersstromen (inclusief oversteekproblematiek), op basis van schouw en bestaand materiaal:

Het beschikbare materiaal bood geen inzicht in het fiets- en voetgangersgebruik van de tunnel. Uit de schouw komt het beeld naar voren dat de tunnel op het moment met name door scholieren en recreanten wordt gebruikt. De schouw biedt niet voldoende informatie om uitspraken te kunnen doen over peaktijden en/of volumes.

Analyse op locatie (QuickScan en locatieanalyse):

De halte- en tunnelomgeving zijn op objectieve aspecten beoordeeld met behulp van SOAB's Checklist Sociale (on)Veiligheid (de checklist staat opgenomen in de bijlage). De resultaten hiervan zijn in de Quickscan opgenomen.

	Nu		Toekomst	
	<i>Objectief</i>	<i>subjectief</i>	<i>objectief</i>	<i>subjectief</i>
Voetgangers	Fase I	Fase II	Fase III	Fase III
Fietzers	Fase I	Fase II	Fase III	Fase III

Tabel: conceptueel model, gekoppeld aan fases

Fase II en III

De tweede derde fase zijn meer kwalitatief van aard.

Sociale veiligheid is een ‘zacht’ onderwerp dat getekend wordt door de waarneming, beleving en gevoelens van de gebruikers. Daarom is het nodig naast de toetsbare kwantitatieve gegevens ook opinies, gevoelens en meningen van de (toekomstige) gebruikers in kaart te brengen. Hiervoor is een enquête onder (toekomstige) gebruikers van de tunnelverbinding en de OV-halte uitgezet, waarbij met behulp van een fotomontage bij de (toekomstige) gebruikers achterhaald is welke eisen en behoeften zij hebben ten aanzien van sociale veiligheid. Gekeken is naar verschillende doelgroepen: woon-werkers, toeristisch-recreatief verkeer (Efteling) en scholieren. De onderzoeksresultaten vormen de input voor het te formuleren programma van eisen. Daarnaast zijn in deze fase gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van de gemeente, de Fietzersbond, Politie en de Efteling.

De derde fase gaat in op verwachtingen voor de toekomst. Hierin is een beoordeling gegeven van de subjectieve (on)veiligheid voor de toekomstige situatie.

Leeswijzer

Zoals hiervoor uiteengezet is het onderzoek verdeeld in een drietal fasen. Over de resultaten van Fase I is separaat gerapporteerd. De resultaten hiervan vormde aanleiding tot het uitvoeren van Fase II en III. De rapportage volgt deze opzet: het eerste deel bevat de resultaten van Fase I, het tweede deel bevat de resultaten van Fase II en III.

**Sociale veiligheid
Fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand**

FASE I:
Objectief, nu,
voetgangers en fietsers

FASE II:
Subjectief, nu,
voetgangers en fietsers

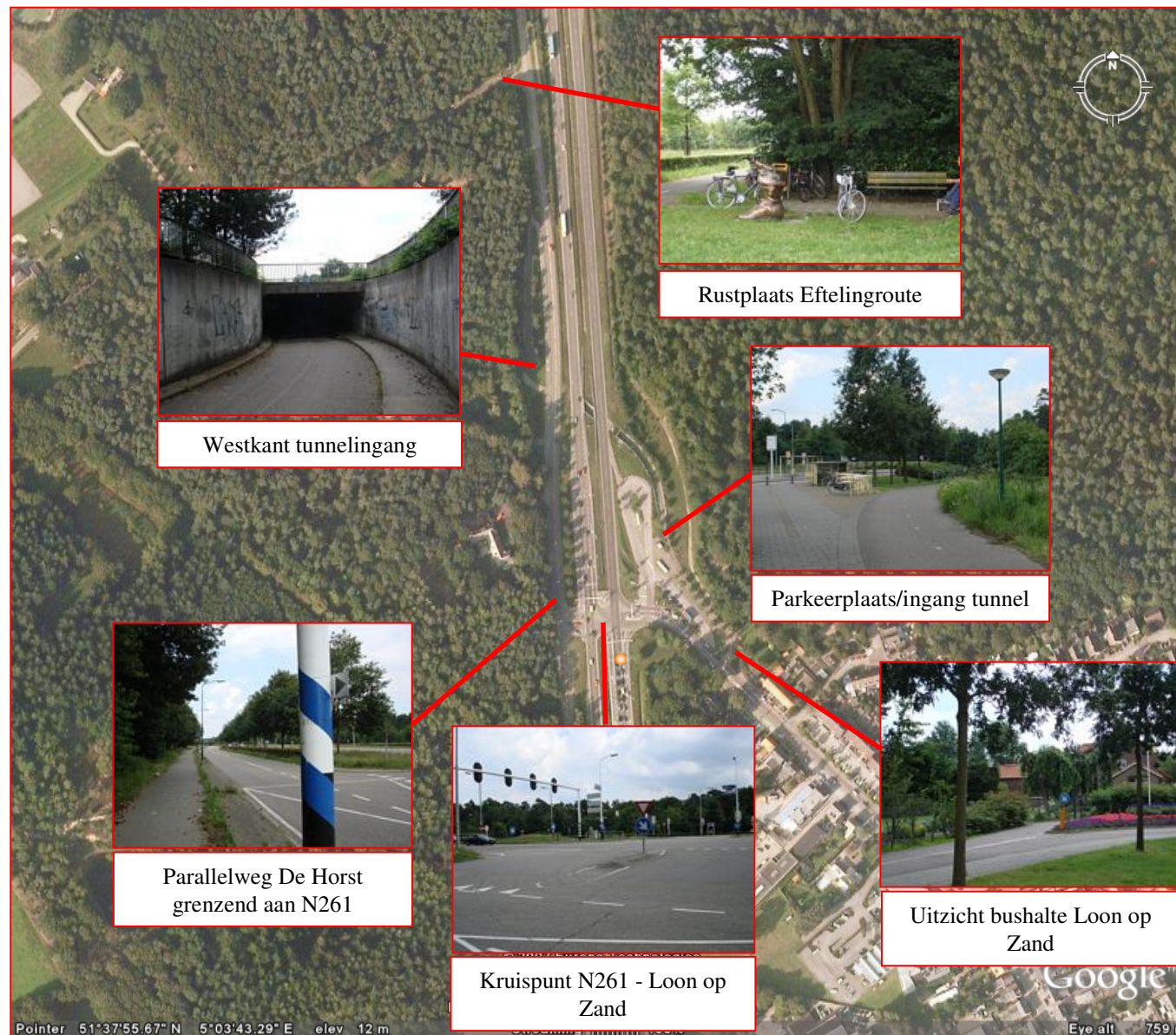
FASE III:
Objectief en subjectief,
toekomst,
voetgangers en fietsers

Afbeelding: voorgestelde aanpak sociale veiligheid tunnel en OV-halte Loon op Zand

Deel 1: *Fase I*

2. Inventarisatie: huidige situatie

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand



2. Inventarisatie: huidige situatie

Kwantitatieve gegevens

Voor de Sociale VeiligheidsScan is het nodig inzicht te hebben in kwantitatieve gegevens als huidige en te verwachten fiets-, busgebruikers- en voetgangersintensiteiten.

Het aantal fietsers in de ochtend-, namiddagspits en in de daluren (druktebeleving) is immers van groot belang voor gevoelens van onveiligheid.

Er zijn geen telgegevens van het fietsgebruik beschikbaar. Informatie over het gebruik van de tunnel door voetgangers is ook niet voorhanden. Wel is de indruk dat dit aandeel in verhouding tot het fietsgebruik zeer beperkt is. Het voetgangersgebruik van de tunnel zal sterk toenemen wanneer een bushalte aan de westzijde van de N261 wordt gerealiseerd.

Wel zijn er cijfers bekend over het huidige gebruik van de bushalte. Per dag stappen gelden voor het busstation Loon op Zand de volgende in- en uitstapgegevens (Bron: Provincie Brabant):

verbinding Waalwijk-Tilburg:

- instappers 89
- uitstappers 16

verbinding Tilburg-Waalwijk

- instappers 171
- uitstappers 29



Fietsenstalling nabij bushalte



Bushalte Loon op Zand

3. QuickScan Sociale Veiligheid: objectief deel

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand

Toetsformulier voor sociale veilig			
Criteria	+	+/-	-
Controleerbaarheid			
Aanwezigheid van mensen			
Toezicht			
Duidelijk onderscheid openbaar-privé			
Beperkt semi-openbaar gebied			
Zichtbaar van derden			
Zichtbaarheid			
Verlichting			
Herkenbaarheid			
Overzichtelijkheid			
Oriëntatiemogelijkheden			
Ononderbroken zichtlijnen			
Duidelijke informatie			
Zorgvuldige locatie- en functiekeuze			
Locatiekeuze van nieuwe functies			
functiekeuze van bestaande locaties			
Onderhoud en beheer			
Duidelijkheid over de functie			
Beperkt semi-openbaar gebied			
Alternatieve routes			
Aanwezigheid alternatieve routes			
Goede bereikbaarheid en toegang			
Duidelijk onderscheid functie-recreatie			
Duidelijke informatievoorziening			
Aanwezigheid van andere mensen			
Attractiviteit			
Goed onderhouden en schoon			
Schaal, herkenbaarheid en oriëntatie			
Geen negatieve klimaatsinvloeden			
Uitzicht versus privacy			
Verlichting, kleur en materiaalgebruik			
Vandalismebestendigheid			
Graffiti			
Deugdelijk straatmeubilair			

Deel van een scanblad

Toelichting op Sociale VeiligheidsScan

Op basis van eerdere onderzoeken heeft SOAB een Sociale VeiligheidsScan ontwikkeld. Deze is gebruikt bij de toetsing van de objectieve aspecten van sociale veiligheid. Dit noemen we een QuickScan. Subjectieve aspecten worden in fase II van het onderzoek getoetst.

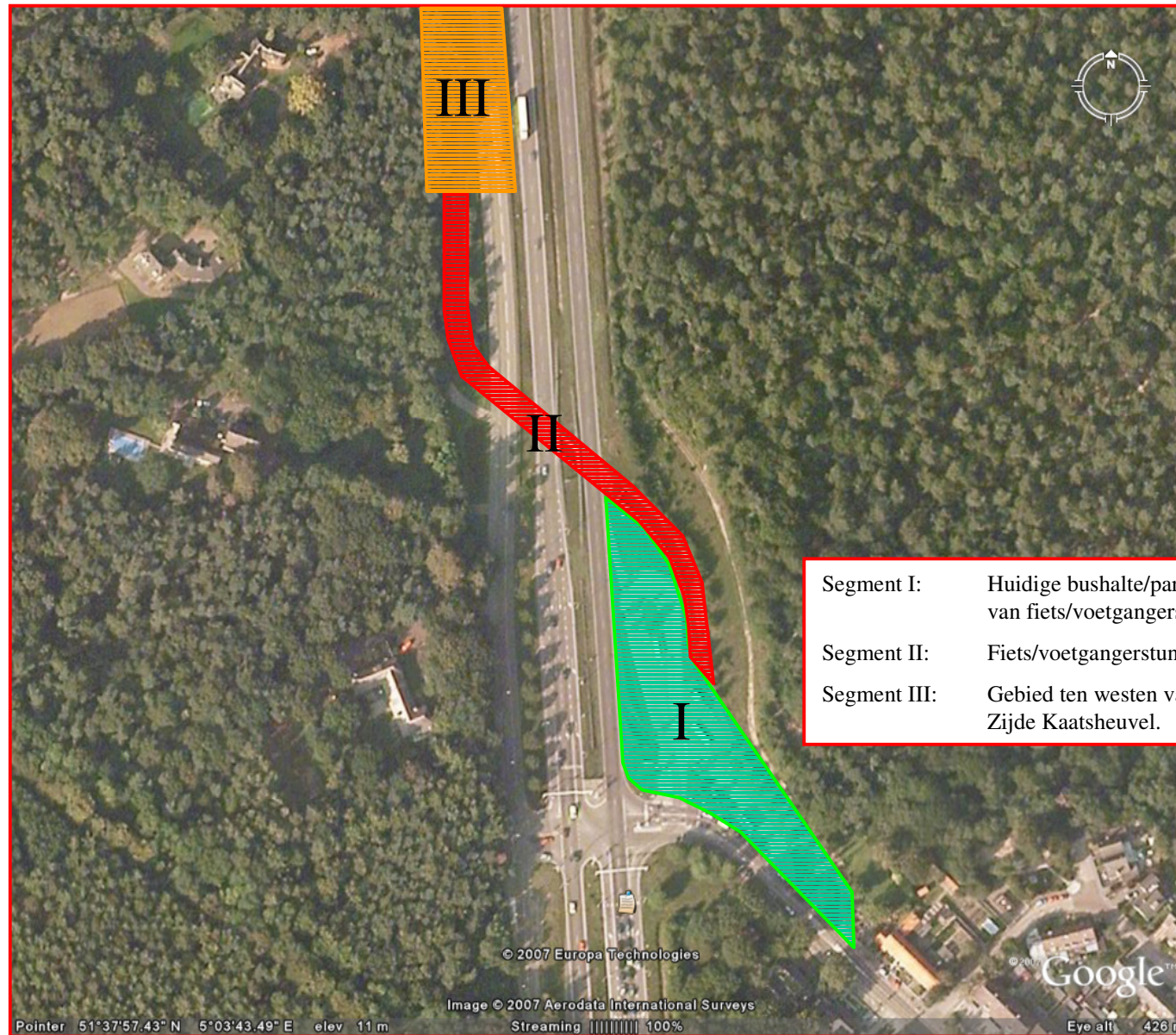
De Scan onderscheidt 6 hoofdcategorieën: controleerbaarheid, zichtbaarheid, zorgvuldige locatie- en functiekeuze, alternatieve routes, attractiviteit en vandalismebestendigheid.

De Scan is uitgevoerd op zondagmiddag 8 juli 2007 en dinsdagochtend 10 juli 2007 gedurende de (school)vakantie. Het was droog, met af en toe wat bewolking. Het onderzoeksgebied is ingedeeld in drie segmenten. Elk segment is apart geschouwd met de Scan.

De resultaten uit de Scan staan in hoofdstuk 4. De scanbladen zelf en een extra toelichting zijn terug te vinden in de bijlagen 2 en 3.

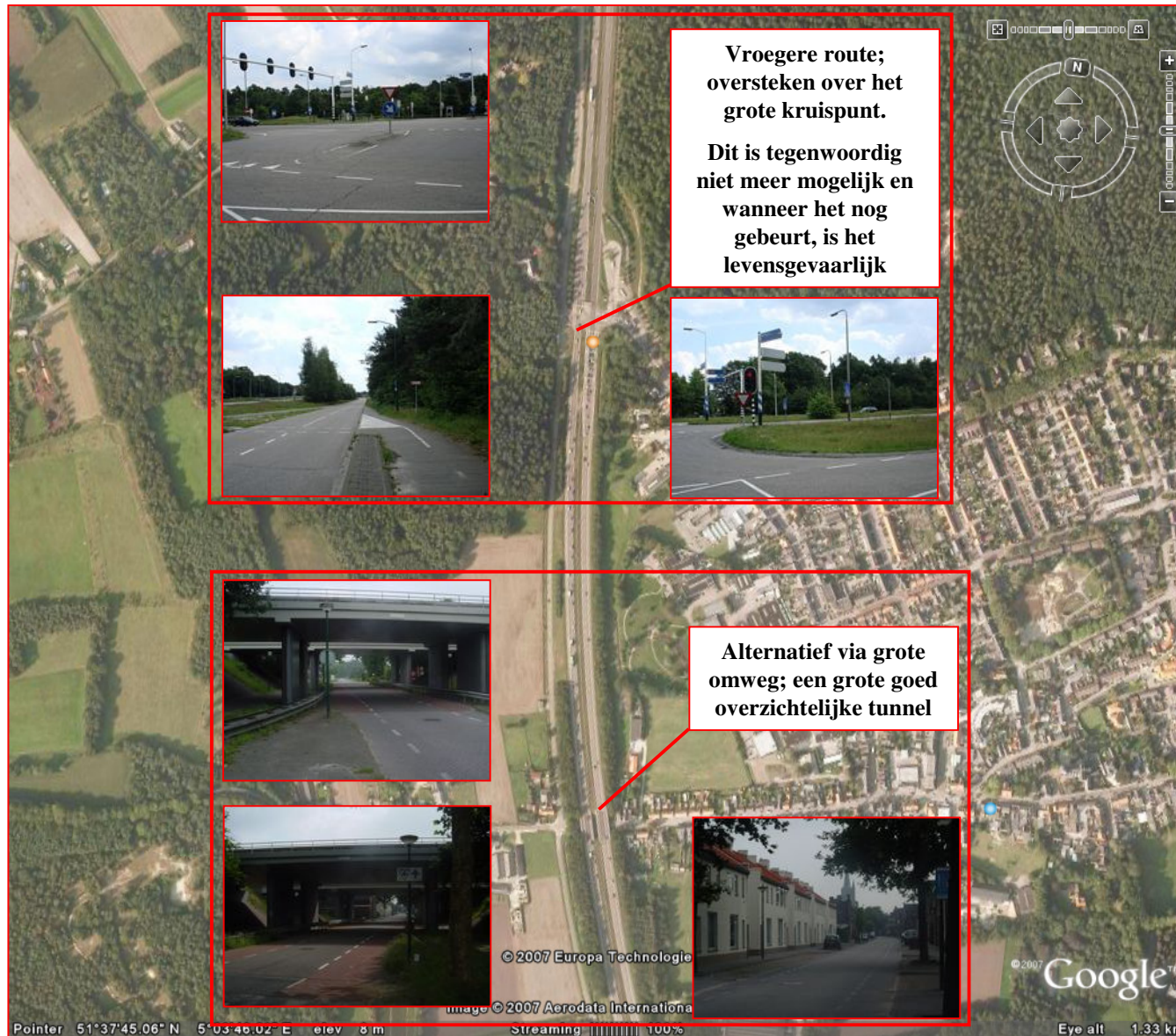
3. Onderzoeksgebied: Segmenten

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand



3. Onderzoeksgebied: alternatieven oversteek N261

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand



4. Resultaten QuickScan Sociale Veiligheid

Segment I: Huidige bushalte/parkeerterrein ten oosten van fiets-/voetgangerstunnel

Door de aanwezigheid van de bushalte, het overzichtelijke open terrein tussen de bushalte, parkeerplaatsen, de grote weg en de directe nabijheid van Loon op Zand is dit terrein overzichtelijk. Er zijn echter wel wat kanttekeningen. Vlak bij de ingang naar de fiets-/voetgangersstunnel is de beplanting te hoog. Dit groen staat nu te dicht op het fietspad. Het voetpad van de tunnel sluit verder niet aan op een daadwerkelijke voetgangersvoorziening. Er is geen voetpad van het gebied naar de tunnel. Ook zijn op het gebied van het terrein zelf sporen van graffiti en vandalisme. Beiden dragen ondanks de relatief goede ruimtelijke inrichting van het gehele gebied niet bij aan een gevoel van veiligheid. In de huidige situatie is dit het meest sociaal veilige deel van de drie onderzochte segmenten in het onderzoeksgebied.



Fietsenstalling



Parkeerplaats



Beplanting nabij ingang tunnel

4. Resultaten QuickScan Sociale Veiligheid

Segment II: Fiets-/voetgangerstunnel

Op het moment is de fiets-/voetgangerstunnel een donker gat waar de zichtlijnen worden onderbroken. Bovendien is door het gebrek aan toezicht de hele wand van de tunnel onder de graffiti gespoten. Verder gaat speciale aandacht uit naar het gebied dat direct grenst aan de tunnelbak. De beplanting en aansluiting daar van de wegvoorzieningen laat te wensen over. De fiets/voetgangerstunnel is de locatie waar het meeste moet gaan gebeuren om het geheel sociaal veiliger te maken.



Begin tunnelbak, oostzijde



Begin tunnelbak, westzijde

Positief: open stuk in midden tunnel zorgt voor daglichttoetreding in de tunnel

Maten tunnel:

- 2,60 m hoog tot plafond
- 1,25 m brede strook voetgangers, zuidzijde
- 4 m brede strook fietspad
- 0,5m brede schampstrook, noordzijde
- Het hoogteverschil bedraagt 2,60 meter over een afstand van 90 meter.

Deze maten voldoen aan de toegankelijkheidseisen voor fietsers (CROW). Voor voetgangers is het voetgangerspad te smal (CROW) in de tunnel en is er geen aansluiting vanaf de ingang van de tunnel op een trottoir.

4. Resultaten QuickScan Sociale Veiligheid

Segment III: Gebied ten westen van fiets-/voetgangerstunnel

Het gebied direct ten westen van de fiets-/voetgangerstunnel bestaat uit een groen gebied met grote woningen en tuinen. Binnen dit segment ligt de westelijke ingang van de tunnel, een parallelweg aan de N261 en een deel van de Efteling fietsroute. Vooral de utilitaire verbinding van Loon op Zand naar Kaatsheuvel en omstreken is belangrijk. De fiets-/voetgangerstunnel vormt op het moment de hoofdverbinding voor fietsers die vanaf deze kant van de N261 reizen naar Tilburg en omstreken.

Doordat er een parallelweg ligt tussen de N261 en het fietspad is er een grote afstand tussen de N261 en het fietspad. Er groeit tussen de parallelweg en de N261 menshoge beplanting die toezicht verhindert. Ook staat het groen ten westen van het fiets-/voetpad te dicht op het pad en is het hekwerk in de directe nabijheid van de tunnel gebrekkig. Het scheidt de gebieden niet afdoende, waardoor het gevoel ontstaat dat er onverwachts iemand tevoorschijn kan springen.

Door het aanwezige hekwerk van de privéterreinen, veel groen en de grote afstand van de woningen tot aan de fietsverbinding is er weinig tot geen toezicht op dit segment.



Parallelweg en fiets-/voetpad



Hekwerk vormt nauwelijks een belemmering voor mensen om het gebied in en uit te komen

5. Conclusies Fase I

Op basis van de objectieve QuickScan kunnen de volgende conclusies worden getrokken op basis van de verschillende scan-aspecten worden hierbij toegelicht. De conclusies per segment staan weergegeven in hoofdstuk 9.

Vanuit sociale veiligheid is het *aspect controleerbaarheid* belangrijk: zijn er mensen of functies in de nabijheid? Is er toezicht? Alleen segment I voldoet hier enigszins aan, de andere twee segmenten kunnen op dit gebied moeilijk verbeterd worden. Dit geldt met name voor de tunnel zelf. Een combinatie van recreatief en utilitair verkeer vergroot overdag de omvang van de verkeersstroom en draagt bij tot gevoelens van veiligheid. Op het moment komt en stopt, dankzij de bushalte en de geplaatste rustbanken voor recreatieve fietsers op segment I, zowel utilitair als recreatief verkeer.

Ook het *aspect zichtbaarheid* is van groot belang: het zoveel mogelijk open houden van het gebied, ook ter hoogte van onderdoorgangen. Er dient zicht op de autowegen, zoals de N261, te zijn. Direct langs de fiets-/landbouwverbinding moet geen hoge beplanting geplaatst worden. Gaashekken zijn een goede vorm van omheining, zij verhogen de zichtbaarheid op aanliggend gebied en dragen bij tot een groter gevoel van veiligheid.



Nabijgelegen woningen verhogen het aspect controleerbaarheid



Met gaashekken wordt zicht minder gehinderd. Bossages beïnvloeden de sociale veiligheid vaak negatief



Zicht op N261 geeft een gevoel van veiligheid

5. Conclusies Fase I

Een *zorgvuldige keuze van locaties en functies* betekent dat de route logisch moet passen binnen een groter geheel en onderdeel vormt van een samenhangend netwerk. Dit geldt overigens zowel voor voetgangers als voor fietsers. Aangezien er plannen zijn om een bushalte te realiseren ten westen van de N261 zal het belang van de tunnel toenemen. De tunnel zal de enige manier zijn om bij deze halte te komen. Vanuit het sociale veiligheidsperspectief is de locatie van de nieuwe bushalte ten westen van de N261 ongelukkig. De bestaande huidige concentratie van reizigers met de bus wordt gesplitst en de aanwezigheid van mensen op segment I wordt ook verminderd. Wat wel een positief punt kan zijn, is dat het tunnelgebruik zal toenemen waardoor er meer mensen in de tunnel aanwezig zullen zijn. Een praktisch probleem hierbij, dat niet direct met sociale veiligheid te maken heeft, is dat mensen veel verder zullen moeten lopen naar hun fiets wanneer zij met de bus reizen.

Het *aspect attractiviteit* wordt voorwaardelijk ingevuld: overal moet voldoende verlichting zijn, al zal nog moeten worden bepaald welke lichthoeveelheid voorwaarde is en of lichtinnovaties of lichtexperimenten worden toegepast. Het is al wel duidelijk dat de dagverlichting voor verbetering vatbaar is in de tunnel. Daarnaast moet de omgeving schoon zijn en verdient licht kleurgebruik bij onderdoorgangen de voorkeur.

Natuurlijk moet het gehele traject ontworpen worden om *vandalisme* in de toekomst te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het plaatsen van grafitti-werende tegeltjes die tevens een verlichtingsfunctie hebben en het plaatsen van camera's.



Gevaarlijk alternatief



Verlichting en graffiti



Vandalisme nabij tunnel

Deel 2: *FASE II-III*

6. Randvoorwaarden sociale veiligheid

Sociale veiligheid is “een zacht onderwerp” en dus subjectief van aard. Er zijn echter wel bepaalde randvoorwaarden waaraan voldaan kan worden om toch een zo’n groot mogelijk gevoel van sociale veiligheid in het gebied te creëren. Op basis van het raadplegen van secundair materiaal (zie bijlage) van de provincie, het CROW en andere betrokken instanties zijn de volgende randvoorwaarden opgesteld.

Randvoorwaarden sociaal inrichting veilige loop-/fietsroutes

Algemeen

Zo veel mogelijk menging van functies in het gebied realiseren. Om de toezicht op een traject te verbeteren is het sterk aan te raden meerdere functies in het gebied te realiseren die uitzicht hebben op het traject.

Toezicht

Een open inrichting van gebouwen ten opzichte van het gebied. Extra aandacht moet uitgaan naar het inrichten van de entree van gebouwen (ten aanzien van tunnelverbinding Loon op Zand niet direct van toepassing). Realiseer zo veel mogelijk functies die toezicht houden op het gebied. Hanteer een duidelijke grens tussen openbare en privégebieden zonder elkaars zicht te ontnemen. Vermijd hoge muren en hagen en andere zichtontnemers. Bestemmingspunten (oriëntatiepunten) moeten zo goed mogelijk zichtbaar zijn.

Verlichting

Goede verlichting conform de NSVV-norm in ‘richtlijnen voor openbare verlichting’ en provinciale richtlijnen. Deze verlichting dient continu/gelijkmatig te zijn. Scherpe overgangen van licht naar donker dienen dan ook vermeden te worden aangezien deze leiden tot schaduwvorming en herkenbaarheid verlagen. In gebieden waar sprake is van een risico op lichtvervuiling kan intelligente verlichting een oplossing bieden.

Beheer

De openbare ruimte dient schoon en heel te zijn. Zwerfvuil, kapot straatmeubilair en verlichting die niet meer functioneert doet afbreuk aan sociale veiligheid. Het moet makkelijk zijn voor de gebruikers om klachten en gebreken van de openbare ruimte te kunnen melden aan de beheerders. Bovendien is het van belang dat na melding van een klacht snel en zichtbaar actie wordt ondernomen.

Overig

Vermijd het creëren van hangplekken die leiden tot gevoelens van onveiligheid.

Randvoorwaarden sociaal veilige inrichting tunnels

Extra aandacht gaat uit naar het goed inrichten en onderhouden van onderdoorgangen. De sociale veiligheid van het gebied zal sterk afhankelijk zijn van hoe de sociale veiligheid van de onderdoorgang wordt ervaren.

Zicht

Er zijn een paar belangrijke zichtaspecten om rekening mee te houden bij het inrichten van tunnels. Het einde van een tunnel moet bij het inrijden te zien zijn. Hoeken en gezichtsbelemmerende pilaren in de tunnel moeten vermeden worden. De opening van de tunnel/onderdoorgang dient een ruime indruk te geven.

Verlichting

Zorg voor een goede overgang van de lichtsterkte in de tunnel naar de gebieden buiten de tunnel. Het moet niet zo zijn dat bij het verlaten van de tunnel je ogen veel tijd nodig hebben om zich opnieuw aan te passen aan de openbare verlichting.

Beheer

Zorg voor een prettige, aangename en verzorgde aankleding van de tunnel. Vermijd daarom ook zwerfvuil en defecte verlichting. Probeer een goede regeling te treffen om graffiti te vermijden of snel weg te kunnen halen. Laat verlichtingsarmaturen zo veel mogelijk verzinken in de wanden en muren om vandalisme te voorkomen.



Huidige tunnel onder de N261

7. Resultaten Enquête

Opzet

Onder de (brom)fietsers die gebruik maken van de tunnel en de busreizigers is een schriftelijke enquête uitgezet. In deze enquête is gebruikers gevraagd naar hun beoordeling van de huidige situatie. Hiervoor is aan de hand van enkele fotocollages de huidige situatie nogmaals weergegeven. Aan de hand van deze collages is gevraagd naar een beoordeling van verschillende aspecten rondom sociale veiligheid. Daarna is aan de hand van een aantal voorbeeldtunnels gevraagd welke tunnel als het meest veilig wordt ervaren. Tenslotte werd nog gevraagd naar wat in de ogen van de gebruikers prioriteit zou moeten hebben bij het ontwerpen van een sociaal veilige inrichting van het gebied.

Door de gekozen opzet heeft de enquête vooral een kwalitatief karakter. De enquête is uitgedeeld aan 293 mensen die gebruik maken van het gebied rondom de tunnel. Dit heeft een netto respons opgeleverd van 150 ingevulde vragenlijsten. Dit betekent een respons van meer dan 50%. De responsgroep bestaat voor 45% uit mannen en 55% uit vrouwen. In totaal reist 57% van de respondenten dagelijks door dit gebied.

De enquêtes zijn verspreid op donderdag 18 oktober 2007 van 13:00 tot 19:00. Het was een wisselvallige winderige herfstdag waarbij zon en regen elkaar afwisselden. Het weer was wel overwegend droog.



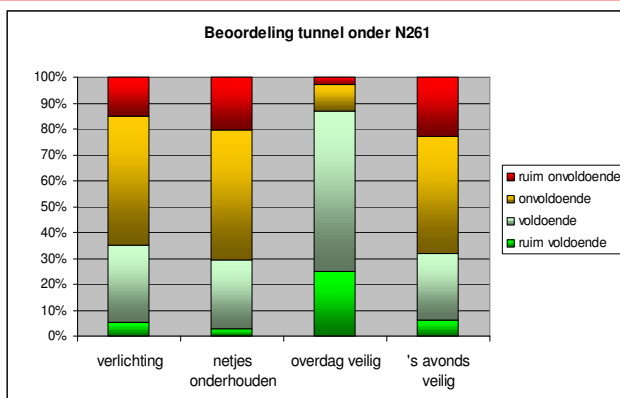
Resultaten

Beoordeling huidige situatie

43% van de respondenten geeft aan de huidige tunnel als veilig te ervaren. Zij vinden de verlichting en de overzichtelijkheid in het gebied rondom en in de tunnel voldoende.

Meer dan de helft van de respondenten ervaren de tunnel als sociaal onveilig (57%). Zij vinden dat de tunnel onvoldoende verlicht is en niet goed onderhouden is. Met name in de avond wordt de tunnel als onveilig ervaren (66%). Overdag wordt de tunnel door de meeste gebruikers als voldoende veilig ervaren (84%).

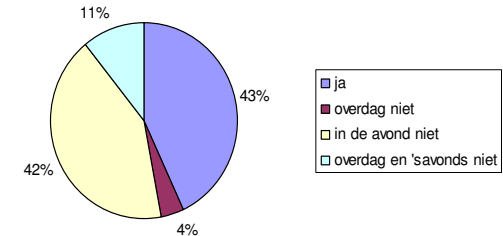
Hierbij is er wel een duidelijk onderscheid naar het geslacht en de leeftijd van de respondenten. De tunnel wordt door mannen als veiliger ervaren dan door vrouwen (63% van de mannen ervaart de tunnel als veilig, bij vrouwen is dit maar 26%). Met name door vrouwen jonger dan 18 en vrouwen die ouder zijn dan 30 wordt de tunnel veel vaker als onveilig ervaren dan door mannen.



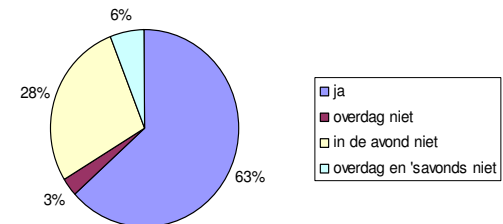
Rechts: Tunnel onder de N261



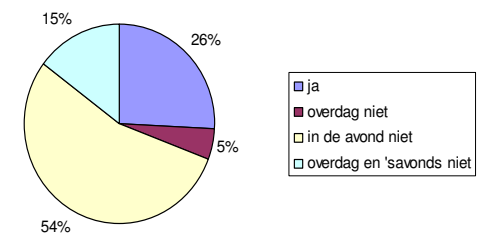
Voelt u zich veilig bij het gebruik van de fiets-voetunnel die onder de N216 loopt? **Totaal**



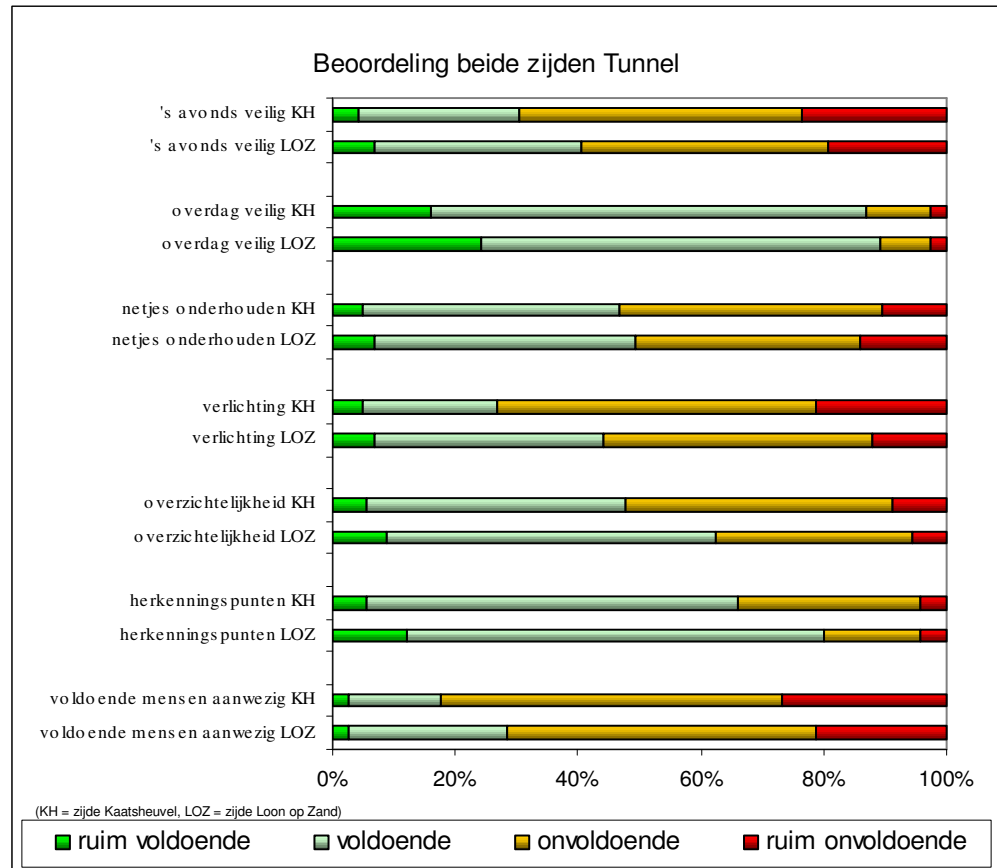
Voelt u zich veilig bij het gebruik van de fiets-voetunnel die onder de N216 loopt? **Mannen**



Voelt u zich veilig bij het gebruik van de fiets-voetunnel die onder de N216 loopt? **Vrouwen**



Op de onderstaande foto's zijn beide zijden die grenzen aan de tunnel afgebeeld. De respondenten is gevraagd naar hun beoordeling ten aanzien van een zestal aspecten. Deze aspecten zijn ook beoordeeld in de sociale veiligheidsscan van fase 1 van dit onderzoek (zie Bijlage 3).



Boven: zijde Loon op Zand (LOZ)

Links: zijde Kaatsheuvel KH

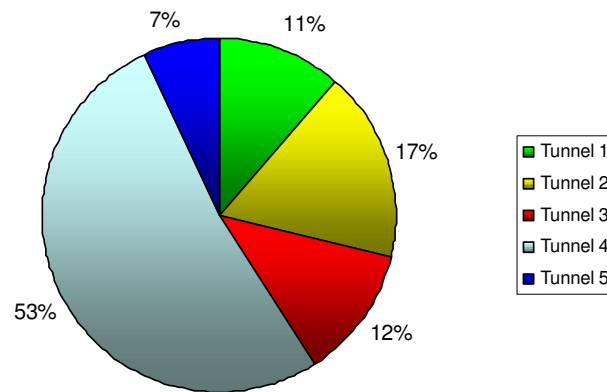


Beoordeling toekomstige situatie

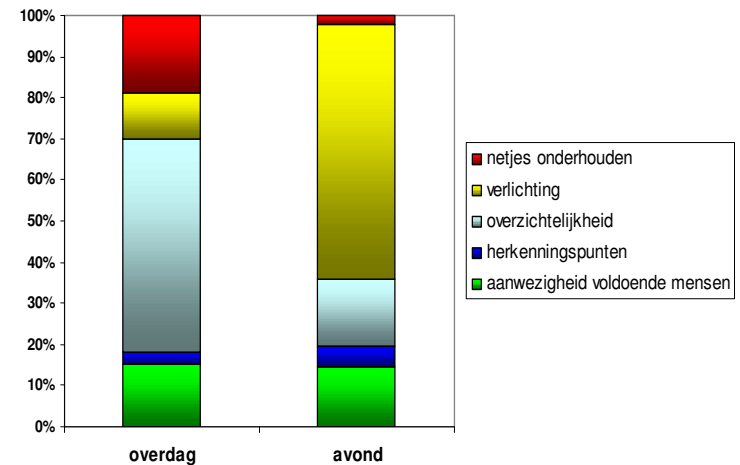
Voor de toekomstige situatie is gevraagd aan de respondenten welke voorbeeldtunnel het veiligste overkwam en welk aspect het belangrijkste geacht wordt voor de sociale veiligheid. Hieronder staat welke tunnel het meest werd genoemd en welk aspect door de respondenten als belangrijk is aangegeven voor overdag en voor 's avonds.



Welke tunnel komt het veiligst op u over?



Criteria sociale veiligheid uitgesplitst



Uit de beoordeling door gebruikers blijkt het volgende:

- In de huidige situatie wordt de veiligheid rondom de tunnel als onvoldoende beschouwd: maar 43% van de respondenten beschouwt de tunnel als veilig. Met name in de avond zijn de respondenten van mening dat de veiligheid in de tunnel onvoldoende is: 84% van de respondenten geeft aan de situatie in de avond onvoldoende veilig te vinden.
- In de huidige situatie wordt de aanwezigheid van mensen, verlichting, het netjes onderhouden van het gebied en de overzichtelijkheid/veiligheid in de avond als onvoldoende beschouwd.
- Hierbij wordt het aangrenzende gebied van de tunnel aan de kant van Kaatsheuvel op alle aspecten slechter beoordeeld dan het gebied dat grenst aan Loon op Zand. Met name voor verlichting, overzichtelijkheid en herkenningspunten scoort de kant aan de zijde van Kaatsheuvel qua tevredenheid minder dan de zijde gelegen nabij Loon op Zand. Bij al deze onderwerpen bedraagt het verschil meer dan 13%.
- Vrouwen geven vaker aan zich in de tunnel onveilig te voelen dan mannen: 63% van de mannen ervaart de tunnel als veilig terwijl maar 26% van de vrouwen de tunnel als veilig ervaart. Ook in ander onderzoek komt dit beeld naar voren: (MUConsult in: SOAB, 2007). Bovendien geven vrouwen in hetzelfde rapport vaker aan dat een goede verlichting van fietspaden belangrijk is, dan mannen. Als kanttekening moet hier wel bij geplaatst worden dat het voor vrouwen sociaal acceptabeler is om hun angst aan te geven, voor mannen minder.
- Voor de toekomstige inrichting van de tunnel, scoort tunnel 4 het beste. Mensen hechten met name aan het idee dat er voldoende verlichting moet zijn en dat er geen gelegenheid moet zijn voor mensen om zich in de tunnel te kunnen verstoppen.
- Overdag zijn de respondenten van mening dat er vooral gewerkt moet worden aan de overzichtelijkheid rondom de tunnel, het onderhoud en de aanwezigheid van mensen (informeel toezicht).
- In de avond wordt de nadruk gelegd op de verlichting, gevolgd door overzichtelijkheid en toezicht.

Het aantal busreizigers tijdens het verspreiden van de enquête was beperkt. Het gevolg hiervan is dat van de 150 reacties er 27 van busreizigers kwamen. Deze respondenten gaven aan minder door de tunnel te reizen en de tunnel als minder veilig te beschouwen; maar 37% van de busreizigers gaf aan de tunnel als veilig te beschouwen. Verder waarderen zij de zijde van Loon op Zand iets positiever en het gebied grenzende aan de kant van Kaatsheuvel als minder veilig. In de avond wordt door busreizigers meer belang gehecht aan toezicht/aanwezigheid van mensen dan aan overzichtelijkheid.

8. Gesprekken met sleutelpersonen

Voor een verdere kwalitatieve inkleuring is een aantal sleutelpersonengesprekken gevoerd. Er is gesproken met vertegenwoordigers van de gemeente Loon op Zand, de Politie, de Fietzersbond en de Efteling. In de bijlage staat weergegeven met welke personen is gesproken. De resultaten van de gesprekken worden in het onderstaande schema weergegeven

	Fietzersbond	Gemeente Loon op Zand	Politie	Efteling
Sociale veiligheid overdag	Echt onveilig is het overdag niet, maar het kan beslist beter. De tunnel doet wat luguber aan (o.a. door graffiti). Een lichte wandkleur zou al een verbetering zijn. Of wellicht kunnen jongeren meewerken aan beschildering van de wand. Het totale aanzien van de tunnel laat te wensen over. Verder is het vervelend dat je de hele tunnel niet kunt overzien. Spiegels kunnen dit niet oplossen, bovendien zijn spiegels vandalisme-gevoelig.	Overdag en met name in de ochtendspits zijn er redelijk wat mensen. Echter als je de tunnel inrijdt zie je niet of er iemand aan komt of dat er zich een obstakel bevindt. Dat geeft een eng en gevaarlijk gevoel. Het carpoolplein is wel overzichtelijk genoeg. Al met al kun je er (op het carpoolplein) overdag veilig voelen.	Vanuit de politie wordt aangegeven dat er nauwelijks incidentmeldingen zijn. Omdat er geen signalen zijn ziet de politie weinig reden om actie te ondernemen. Wel wordt aangegeven dat door de inrichting van de tunnel en de beplanting in de directe omgeving de ervaren sociale veiligheid tekortschiet.	Echt onveilig is het overdag niet. Maar fietstunnels zijn vanuit sociale veiligheidsperspectief niet altijd echt wenselijk. Er moet nu met name wat gebeuren aan het onderhoud. Het zwerfafval en de graffiti zijn storend en versterken het gevoel van onveiligheid.
Sociale veiligheid 's avonds	's Avonds doet de tunnel absoluut onveilig aan. Er zijn dan weinig mensen. Je kunt niet zien wie zich in de tunnel ophouden. Er zijn geen vluchtwegen. Het verlichtingsniveau is 's avonds in de tunnel onvoldoende. Op de carpoolplek voldoet het verlichtingsniveau. Alleen bij de fietsbeugels is te weinig verlichting om je fiets goed aan te kunnen binden. De zijde Kaatsheuvel kan beter worden verlicht: liefst aan twee kanten of in het midden van bovenaf.	's Avonds doet het gebied beslist onveilig aan. Er zijn dan weinig mensen, dus weinig toezicht. Het verleggen van het kruispunt zal er voor zorgen dat er minder mensen komen. De verlichting op het carpoolplein is wel voldoende. Er vindt echter wel veel vandalisme plaats (met name de bushokjes en de stadsklok moeten het regelmatig ontgelden).	's Avonds doet het gebied zeker onveilig aan. De ervaren sociale onveiligheid die ontstaat door de combinatie van zwakker onderhoud, de beperkte verlichting en overzicht wordt alleen maar verder verzwakt door de avond en het gebrek aan daglicht rond die tijd.	's Avonds wordt het al aanwezige gevoel van onveiligheid alleen maar versterkt door het zwerfafval, de graffiti en de zwakke verlichting. Wanneer de tunnel wordt opgeknapt zal met name de verlichting en het onderhoud van belang zijn. Het geheel moet goed verlicht en overzichtelijk zijn.

8. Gesprekken met sleutelpersonen

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand

	Fietzersbond	Gemeente Loon op Zand	Politie	Efteling
Aandachtspunten sociaal veilig inrichten	Goede verlichting is een noodzakelijke voorwaarde. Het is belangrijk om de aanwezigheid van mensen te organiseren. Met een verplaatsing van de bushalte worden de stromen gespreid in plaats van gebundeld. Met cameratoezicht kun je iets betekenen. Er moeten dan op drie plekken camera's zijn: zijde Loon op Zand, tunnelbak, zijde Kaatsheuvel. Verder is het belangrijk dat je weet wat je te wachten staat. Een alarmknop in de tunnel helpt nog eens extra.	Goede verlichting met lichtarmaturen die 'hufferproof' zijn is van belang. Daarnaast moet zoveel mogelijk toezicht worden georganiseerd. De vraag is of camera's een oplossing bieden. Verder is het belangrijk om iets aan de overgang van licht naar donker te doen. De plek van de tunnel is logisch (voor het fietsverkeer tussen Loon op Zand en Kaatsheuvel) omdat langzaam verkeer altijd de kortste route zoekt. De tunnel is nooit bedoeld als voetgangerstunnel.	Indien mogelijke de carpoolplaats behouden, er gaat momenteel toezicht en sociale controle uit van het aanwezig zijn van deze voorziening nabij de tunnel. Goede verlichting en cameratoezicht zullen helpen, maar even zeer belangrijk is het duidelijk afspreken wie verantwoordelijk is voor de tunnel. Bij een eventueel cameratoezicht is opgemerkt dat er veel praktische bezwaren aan kleven. Verder moet je zorgen dat er voldoende bufferruimte is tussen de paden naar de tunnel en de beplanting en zorgen dat de zichtlijnen zo vrij mogelijk zijn en goed verlicht zijn. Als potentiële oplossing voor de graffiti is geopperd om jongeren de tunnel zelf vol te laten graffiteren.	De tunnel ligt er triest bij. Vooral een opknapbeurt en betere verlichting zijn zinvol om de sociale veiligheid te verbeteren. Indien mogelijk is wat uitzicht op groen en directe doorkijkmogelijkheden in de tunnel ook zeer wenselijk. Bovendien speelt het huidige viaduct aan de Bergstraat een belangrijke rol in de 'aan- en afvoer' van fietsers. Het beeld is dat fietsers eerder deze alternatieve route kiezen dan de route via de fietstunnel (ondanks dat de route via de tunnel de kortste route is).

8. Gesprekken met sleutelpersonen

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand

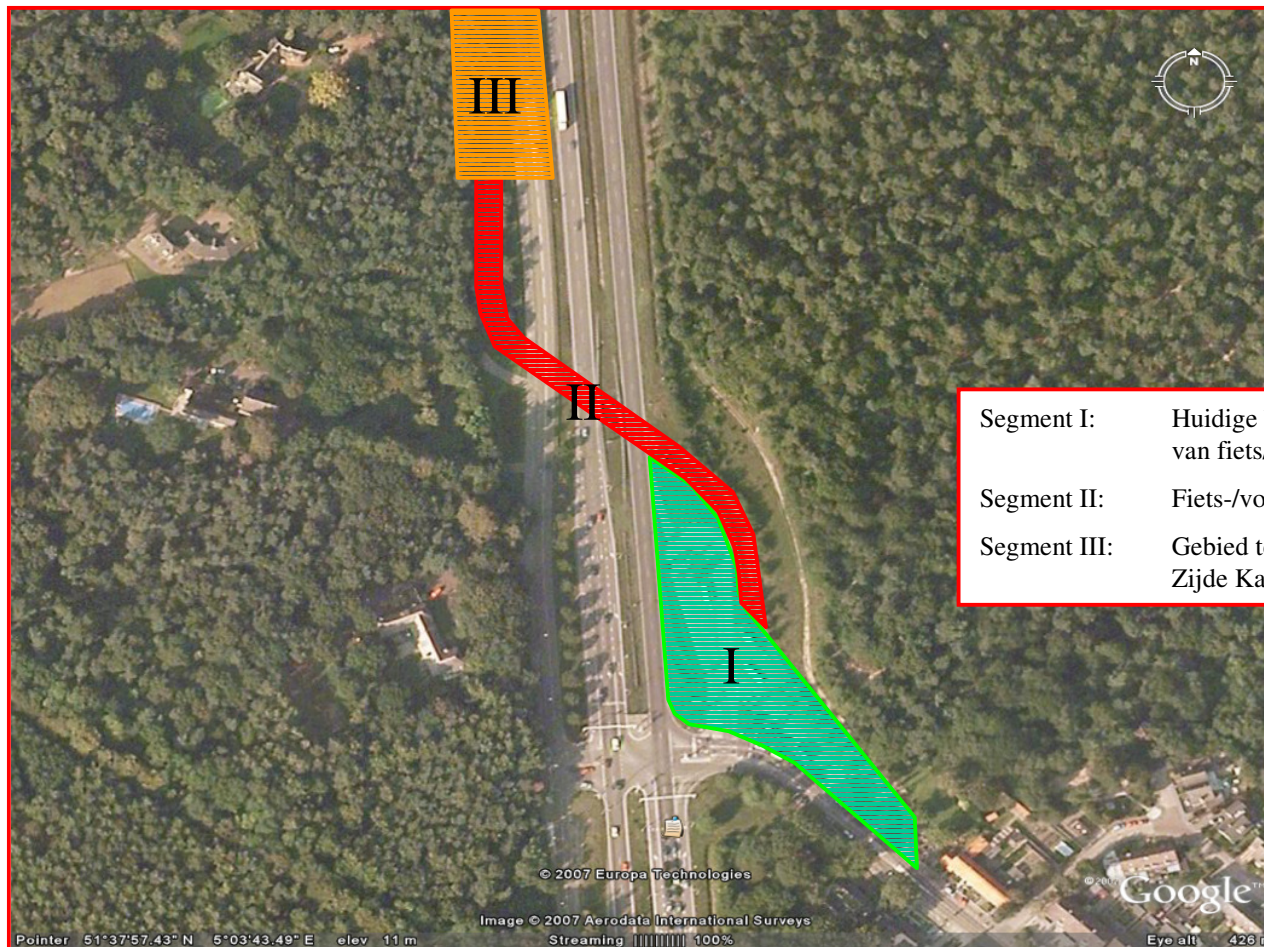
	Fietsersbond	Gemeente Loon op Zand	Politie	Efteling
Algemeen	Het is belangrijk om het gevallen blad regelmatig te verwijderen en de afvoer van de water op peil te houden. Deze zorgen voor gladheid. Wanneer ten behoeve van de nieuwe bushalte een trap wordt gerealiseerd om snel bij de halte te komen, is dit ook een locatie waar mensen hun fiets gaan stallen. Het voetpad is in de huidige situatie wel erg smal, bovendien eindigt het abrupt. De graffiti laat zien dat er een plek nodig is voor de jongeren om te kunnen hangen. Het is aan te bevelen om door een wijkagent of opbouwwerker met hen het gesprek aan te gaan om te kijken waar zij behoefte aan hebben en hoe dit op een goede manier kan worden georganiseerd. Op zich zou het handig zijn een schuilplaats tegen de regen in te richten van het fietspad af, zodat wachtende scholieren tunnel of het fietspad niet blokkeren. Je creëert hiermee echter wel een hangplek. Tot slot zijn de paaltjes in het midden van het fietspad aan het begin van de tunnel in donker slecht zichtbaar.	Pas recent is duidelijk geworden dat dagelijks beheer voor rekening van gemeente is. Voor fietsers is de tunnel breed genoeg. Voetgangers hebben te weinig ruimte. Er komen niet veel klachtenbrieven meer binnen bij de gemeente over de tunnel. Het lijkt erop dat de mensen nu aan de situatie gewend zijn of het klagen hebben opgegeven. Als de carpoolplek verdwijnt, is een belangrijk deel van het informeel toezicht ook verdwenen. De tunnel staat niet bekend als officiële hangplek.	De politie merkt op dat er weinig gebeurt in de nabijheid van de tunnel en dat zij weinig incidentmeldingen krijgen rondom de fietstunnel. Zij ervaren het gebied als veilig genoeg voor de spijtijden wanneer de meeste mensen samen reizen. Hier staat tegenover dat fietsdiefstal vrij vaak voorkomt in het gebied. De politie stelt dat het probleem van hangjongeren beperkt is doordat de tunnel nou niet echt een behaaglijke plek is. Het is er koud en donker.	Fietsbereikbaarheid is van groot belang voor de Efteling. Er worden 35.000 tot 45.000 seizoenkaarten per jaar verkocht. Het grootste deel van de seizoen-kaarthouders woont in de regio en vaak op fietsafstand. De Efteling heeft een grote fietsenstalling. Deze staat vaak vol. Er vindt geen monitoring plaats op het aantal fietsers die via bepaalde routes naar de Efteling komen. Het is voor de Efteling wel van belang dat de bezoeker langs veilige routes naar het park kan komen. Bij de Efteling zijn geen klachten over de tunnel bekend. Belangrijk voor de Efteling is een veilige doorsteek van de N261 voor fietsers. Dat kan deze tunnel zijn maar het kan ook een fietsbrug zijn. Er is sprake van een ecoduct over de N261 ten noorden van de fietstunnel. Mogelijk kan de oversteekbaarheid voor de fiets hiermee gecombineerd worden. Daarnaast zijn er berichten verschenen dat de provincie van de weg een 'ecoweg' wil maken. Als dat gebeurt, horen daar ook goede en veilige fietsvoorzieningen bij. De Efteling heeft in het verleden meegewerkt aan de bebording van de fietsroute via de tunnel. Er zijn altijd mogelijkheden om de Efteling te betrekken bij het 'opleuken' van de tunnel als dat nodig is. De Efteling draagt graag bij aan de promotie van de regio als toeristisch aantrekkelijke regio.

9. Conclusies en aanbevelingen

Hieronder volgen de conclusies en aanbevelingen ten aanzien van de sociale veiligheid ten aanzien van de fiets- en voetgangerstunnel onder de N261 nabij Loon op Zand.

Eerst worden per segment van de tunnel een aantal conclusies getrokken. Daarna volgen eindconclusies en worden aanbevelingen gedaan.

Om de segmenten van de tunnel goed voor ogen te hebben wordt het overzichtskaartje hier nogmaals weergegeven.



- | | |
|--------------|--|
| Segment I: | Huidige bushalte/parkeerterrein ten oosten van fiets/voetgangerstunnel. Zijde Loon op Zand |
| Segment II: | Fiets-/voetgangerstunnel |
| Segment III: | Gebied ten westen van fiets-/voetgangerstunnel Zijde Kaatsheuvel. |

9. Conclusies en aanbevelingen: Segment I

Fase I

Indien de huidige situatie niet al te veel verandert, hoeft er in dit segment relatief weinig te gebeuren. Het belangrijkste zal zijn om het onderhoud, beheer en toezicht op deze plek te verbeteren. In de huidige situatie is dit het meest sociaal veilige deel van de drie onderzochte segmenten. Met name door maatregelen gericht op het verhogen van toezicht kan de sociale veiligheid van dit gebied verbeterd worden.

Gezien de relatief beperkte werking van toezicht van de nabijgelegen woningen (met name later in de avond) kan gedacht worden aan het plaatsen van camera's. Bijvoorbeeld in één van de nabijgelegen hoge lantaarnpalen. Indien dit gebeurt dienen er afspraken gemaakt te worden over het beheer van de camera's.

Verder zal het helpen wanneer de direct aan het gebied grenzende menshoge bebossing wordt weggehaald, zodat er een bufferruimte ontstaat tussen de routes die verkeersdeelnemers gebruiken en zichtverhinderende beplanting.

Uit het oogpunt van toegankelijkheid wordt aangeraden in aansluiting op de tunnel een voetpad aan te leggen naar de tunnel. Op het moment is hier nog geen sprake van en moeten voetgangers voor een groot deel van het traject de weg delen met fietsers.

Fase II-III

De enquête en de uitkomsten van de sleutelpersonengesprekken ondersteunen de conclusies uit fase I. Het aanleggen van een voetpad, cameratoezicht en het verplaatsen van groen wat te dicht op het gebied staat, zijn allen genoemd in de enquête en door de sleutelpersonen. Extra toezicht is in dit gebied met name nodig om vandalisme en het daaruit voortkomende gevoel van onveiligheid te voorkomen. De verlichting is hier van voldoende niveau, met uitzondering van het gebied direct rondom de fietsbeugels.



Beplanting nabij ingang tunnel



Geen bufferruimte tussen groen en fietspad

9. Conclusies en aanbevelingen: Segment II

Fase I

In de tunnel is het met name belangrijk om iets te doen aan de graffiti en verlichting. Aansluitend hierop moet het toezicht verbeterd worden anders is de graffiti zeer snel terug. Ook is het organiseren van toezicht van belang als vanwege het gebrek aan overzichtelijkheid. De tunnel is niet zodanig in te richten dat het echt overzichtelijk zal worden en/of dat toezicht van derden makkelijk zal zijn.

Er zijn alternatieven voor de tunnel, maar deze zijn niet wenselijk wegens de verkeersonveilige situatie of zijn onacceptabel door de lange omrijdtijd voor fietsers.

De overgang van licht naar donker is te groot. In de huidige situatie is de verlichting zwak waardoor de daglichttoetreding juist mensen verblindt. Gebruikers gaan hierdoor gevoelsmatig “een donker gat” in wanneer zij door de tunnel moeten.

Door de inrichting van de tunnel is cameratoezicht de enige manier om het toezicht enigszins acceptabel te houden. Dit kan informeel toezicht door derden enigszins vervangen.

Fase II-III

Iets dat niet direct duidelijk was tijdens de QuickScan, was dat de tunnel blijkbaar wordt gebruikt als een “hangplek”. Tijdens het uitdelen van de enquête en ook in de respons wordt aangegeven dat de tunnel nu als een “hangplek” wordt gebruikt. Gevolgen hiervan zijn vandalisme en gevallen van directe overlast.

In de gesprekken met de sleutelpersonen wordt gesteld dat hangplek een te sterk woord is. In de ogen van een aantal sleutelpersonen gaat het vaak om jongeren die zich in/nabij de tunnel verzamelen om dan naar school/huis te gaan. De tunnel is weinig behaaglijk en zal mede daardoor niet gauw als een echte hangplek gebruikt worden.

Respondenten in de enquête vinden voor een toekomstige inrichting overdag overzichtelijkheid het belangrijkste en voor 's avonds verlichting.



Tunnel nu



Tunnel met verlichting fotoflits



De Tunnel
als
verzamel-
plaats

9. Conclusies en aanbevelingen: Segment III

Fase I

Op het gebied van sociale veiligheid is het van groot belang hoe overzichtelijk de aanrijroute naar de tunnel is gemaakt en hoe overzichtelijk het fietspad is. Het plaatsen en onderhouden van beplanting dient hier zodanig plaats te vinden dat het zicht richting de provinciale weg zo min mogelijk belemmerd wordt.

Aandachtspunten voor dit terrein zijn het overzichtelijk houden/maken van de tunnelbak en fiets- en voetpaden en het vergroten van het toezicht.

Een direct uit te voeren maatregel is het overal plaatsen van de juiste omheiningsvormen (hekwerk waar je goed doorheen kan kijken en wat de gebieden goed scheidt) om onnodige problemen te voorkomen.

Fase II-III

De respondenten op de enquête onderschrijven de conclusies uit Fase I. Zij geven ook aan dat de zijde van Kaatsheuvel op het gebied van sociale veiligheid slechter scoort dan de zijde van Loon op Zand. Het gaat met name om te weinig informeel toezicht (aanwezigheid van mensen) en onvoldoende verlichting.

Uit de sleutelpersonengesprekken komt nog naar voren dat er in het najaar bladeren op de hellingbaan liggen hetgeen voor gladheid zorgt. Ook is aangegeven dat, wanneer ten behoeve van de nieuwe bushalte een trap wordt gerealiseerd om snel bij de halte te komen, dit potentieel een plek is waar mensen hun fiets gaan stallen.

Verder blijkt de waterhuishouding onvoldoende: in tunnelbocht aan de kant van Kaatsheuvel ligt een plas die pas zichtbaar is als je er door rijdt.

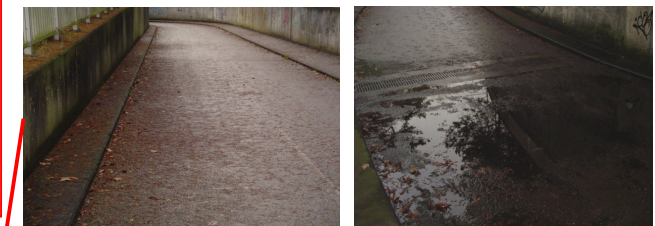
Voordeel ten aanzien van deze zijde is wel dat, komend vanuit deze richting, je naar de 'bewoonde wereld' rijdt.



Start tunnelbak segment III



Tunnelbak



Blad zorgt voor gladheid, in de bocht ligt een diepe plas

9. Conclusies en aanbevelingen

Eindconclusie

De onderzoeksvragen:

Is de tunnelverbinding sociaal veilig? En zo nee; hoe is de tunnel sociaal veilig te maken voor voetgangers en fietsers?

Zijn de bushaltes (sociaal) veilig te bereiken en goed toegankelijk voor voetgangers en fietsers vanuit en naar Loon op Zand?

Als eindconclusie kan gesteld worden dat de huidige tunnel niet (sociaal) veilig is en onvoldoende toegankelijk is voor voetgangers. Vooral de subjectieve waardering van de tunnel is erg laag. De huidige tunnel is niet geschikt voor de geplande bushalte aan de overzijde van de N261. De bushaltes en dan met name de toekomstige halte aan de westzijde van de tunnel, is in de huidige situatie niet sociaal veilig te bereiken. In de huidige inrichting is de reizigersstroom van de bussen geconcentreerd, hoeven de busreizigers niet door een tunnel en is de route naar de bushalte goed overzichtelijk. Juist wanneer de huidige halte gesplitst wordt naar beide kanten van de N261, komt de sociale veiligheid verder onder druk te staan.

Geconstateerd kan worden dat de tunnelverbinding op objectieve gronden nog sterk te wensen overlaat. Het grootste probleem wordt gevormd door s-vorm van de huidige tunnel; hierdoor is in de tunnel gebrek aan doorzicht en daarmee toezicht. Deze vormgeving van de tunnel is niet eenvoudig voldoende veilig te krijgen. Bovendien laat de toegankelijkheid zoals die nu is, sterk te wensen over met betrekking tot de toekomstige halte.

Door het plaatsen van de juiste verlichting en toezichtmiddelen in de tunnel kan wèl veel gedaan worden aan de zichtbaarheid en controleerbaarheid in de tunnel. Door het verwijderen van de graffiti, het optegelen van de wanden (of aanbrengen van anti-graffiti-coating) en een goede verlichting kan het overzicht sterk verbeterd worden. Cameratoezicht versterkt met name het gevoel van toezicht in de tunnel.

9. Conclusies en aanbevelingen

Een aantal genoemde problemen is direct oplosbaar met enkele aanpassingen aan de huidige tunnel en de directe omgeving van de tunnel. Hierbij zijn het creëren van zichtbaarheid en openheid, de verlichting, het organiseren van aanwezigheid van mensen en/of toezicht en de toetreding van direct daglicht het meest van belang. Direct uit te voeren maatregelen zijn verder het creëren van bufferruimten tussen het groen en de paden/tunnelbakken en het plaatsen van goed scheidend hekwerk om te voorkomen dat mensen zich makkelijk in het groen kunnen verschuilen. Het creëren van bufferruimte kan makkelijk door het groen te verwijderen en op de juiste plaatsen kort te houden.

Verder zal een systeem van goed onderhoud, cameratoezicht en een snelle reactie op meldingen van vandalisme sterk helpen bij het gevoel van sociale veiligheid. Van belang is ook dat het dagelijks beheer goed wordt uitgevoerd, dat er zo veel mogelijk (informeel) toezicht wordt georganiseerd, de toegankelijkheid wordt verbeterd (conform de provinciale richtlijnen die hiervoor bestaan) en het 'unheimische' gevoel bij betreding van de tunnel, wordt aangepakt.

Al deze maatregelen dragen bij tot de verbetering van de sociale veiligheidsbeleving. Dat is nodig want ondanks dat er weinig officiële meldingen van incidenten zijn, ervaren gebruikers de tunnel (met name 's avonds) als onveilig.

Met deze verbeteringen (die verder worden omschreven in de aanbevelingen) is de tunnel qua sociale veiligheid op het minimaal benodigde niveau te brengen en is de huidige situatie belangrijk verbeterd. Probleem is wel dat met de spreiding van de vervoersstromen, als gevolg van de splitsing van de bushaltes en het overbodig worden van de carpoolplek als gevolg van het verleggen van de aansluiting van Loon op Zand aan de N261, het beperkte informele toezicht nog verder wordt uitgedund. Hoe dit precies gaat uitpakken, hangt af van de uiteindelijke vormgeving van de HOV-verbinding Tilburg-Waalwijk-Den Bosch en de exacte locatie en inrichting van de bijbehorende halte ter plekke. Dit is nu nog niet duidelijk aangezien de provinciale studie hiernaar momenteel stilstaakt. Er bestaat daarmee nog geen zicht op de definitieve toekomstige situatie (dit is wel bepalend voor de gevoelens van (on)veiligheid). Wel mag verwacht worden dat het aantal fietsers (in omvang de belangrijkste gebruikersgroep) vergelijkbaar zal blijven met de huidige situatie. Verder mag enerzijds worden verwacht dat de totale stroom buspassagiers als gevolg van de verbeterde verbinding, wat zal toenemen (door splitsing van de haltes, nemen de stromen per richting wel af). Anderzijds zal een verdwijning van de carpoolplek naar verwachting leiden tot wat minder buspassagiers. Wat dit per saldo betekent, zal moeten blijken.

Al met al betekent dit ten aanzien van de toekomstige situatie na de ombouw, dat met technische verbeteringen de sociale veiligheid verbeterd kan worden (maar dit kan nooit een garantie zijn dat er geen incidenten plaatsvinden). Het is daarom belangrijk de sociale veiligheid van de tunnel na ombouw te monitoren om zodoende vinger aan de pols te houden.

9. Conclusies en aanbevelingen

Aanbevelingen

- Indien er ruimtelijke wijzigingen in het gebied rondom de tunnel gaan komen, is het belangrijk om zo veel mogelijk menging van functies in het gebied te realiseren die het toezicht in het gebied verhogen. Cameratoezicht speelt hierin ook een belangrijke rol.
- Er is geconstateerd dat de verlichting in de huidige situatie te wensen overlaat. Daarom moet goede verlichting, conform de NSVV-norm en provinciale normen, worden gerealiseerd. De verlichting wordt door veel reizigers door de tunnel als onvoldoende ervaren. De verlichting dient zo veel mogelijk vandalismebestendig te zijn, bijvoorbeeld door de armaturen in de muur verzonken te monteren. Verder dienen de armaturen aan beide zijden van de tunnel gemonteerd te worden.
- Behalve dat het belangrijk is dat er voldoende verlichting is in de tunnel, moet er ook gelet worden op de geleidelijke overgang van de verlichting binnen en buiten de tunnel. Het doel is om de aanpassingstijd voor de ogen, om te wennen aan het verschil in lichtsterkte binnen en buiten de tunnel, tot een minimum te beperken. De lichtsterkte (overdag) in de tunnel is in de huidige situatie te gering.
- Het is belangrijk om een goed beheer van de openbare ruimte te realiseren. Een deel van het probleem is dat er sprake is van zichtbaar vandalisme en dat het gebied rommelig en zwak onderhouden is. Een beter beheer kan er ook aan bijdragen dat er iets gedaan wordt aan het probleem van de tunnel als hangplek. Cameratoezicht draagt hier ook aan bij.
- Het moet bovendien makkelijk zijn voor gebruikers om klachten en gebreken van de openbare ruimte te kunnen melden aan de beheerders. Bij de tunnel kan middels een bord worden aangegeven waar men hiervoor terecht kan. Verder is het van belang dat na melding van een klacht snel en zichtbaar actie wordt ondernomen. Beheer en klachtafhandeling moeten goed worden georganiseerd.
- Samenhangend met het goede beheer moeten de provincie en de gemeente hun onderlinge afspraken over de verantwoordelijkheden rondom de tunnel (wie is verantwoordelijk voor welk deel van de tunnel en het omliggend gebied) nakomen.
- Door de S-vorm van de tunnel kan niet voldaan worden aan de eisen met betrekking tot zicht, zonder de tunnel ingrijpend te veranderen. Daarom zal de nadruk liggen bij het goed inrichten van de twee andere randvoorwaarden van tunnels; de verlichting en het beheer.

9. Conclusies en aanbevelingen

- Van belang is een lichte kleurstelling van de wanden in een materiaal dat graffitiwerend is. Hierbij kan bovendien de Efteling worden betrokken om een regionaal (en/of Efteling) thema in de tunnel te realiseren (muurschildering of iets dergelijks). De tunnel maakt deel uit van de huidige Eftelingroute. In het gesprek met de Efteling is naar voren gekomen dat hiervoor interesse bestaat. Een andere mogelijkheid is jongeren uit Loon op Zand te vragen de tunnel te beschilderen (zoveel mogelijk in lichte kleuren).
- In de tunnel dient een duidelijke afbakening tussen het fiets- en looppad gerealiseerd te worden. Hierbij is het looppad 1,80 meter breed (dan kunnen twee rolstoelen elkaar passeren) en bestaat er een hoogteverschil tussen het fiets- en looppad. Door het looppad aan de zuidelijke kant van de tunnel te plaatsen, hoeven voetgangers op weg naar de bushalte het fietspad niet over te steken. Het fietspad wordt 3,95 meter breed (en blijft hiermee binnen de geldende ASVV-norm) en kan het beste vorm gegeven worden met een rode bovenlaag (zie fotobewerking hiernaast). De middengeleiding op de fietsstrook wordt asymmetrisch aangebracht om aan de zijde van de muur extra ruimte te hebben ter voorkoming van obstakelvrees bij fietsers. De extra ruimte moet minimaal 35 centimeter bedragen en kan desgewenst in een andere kleur (bijvoorbeeld extra brede ononderbroken geleidelijn aan de zijkant) of ander materiaal worden vormgegeven. De vrije hoogte van de tunnel van 2,60m blijft gehandhaafd ter plaatse van het fietspad.
- In de huidige situatie moeten mensen over het fietspad of in de berm lopen om bij het voetgangersgedeelte van de tunnel te kunnen komen (de hellingbanen zijn niet met een voetgangersgedeelte uitgevoerd). In de nieuwe situatie dient het voetpad te worden doorgetrokken van bushalte naar bushalte en aan te sluiten op omliggende looproutes.

Hieronder staat een bewerkte weergave van de huidige tunnel waarin de wanden een lichte kleurstelling hebben gekregen en de fiets- en voetpaden in de tunnel aangepast zijn. Verder is de fietsstrook asymmetrisch gescheiden uit oogpunt van 'obstakelvrees'.



9. Conclusies en aanbevelingen

- Alle voet- en fietspaden moeten voldoende verlicht en overzichtelijk zijn. Daarbij moet onnodige bebossing nabij de paden verwijderd worden. Hierdoor wordt een bufferruimte tussen de groene rand en de paden gerealiseerd. Dit voorkomt bovendien het glad worden van de hellingbanen door bladeren.
De provincie Noord-Brabant streeft ernaar dat het openbaar vervoer in Brabant snel, schoon en sociaal is. Richtpunt is daarbij onder meer dat 90% van de reizigers in 2015 zonder drempels gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Het is belangrijk dat de provincie zich aan haar eigen richtlijnen houdt en indien dit niet mogelijk is, gemotiveerd afwijkt.
- Wanneer in de tunnel een trap wordt gerealiseerd om de nieuwe bushalte te onsluiten voor voetgangers en fietsers, ontstaat de mogelijkheid dat mensen in de haast om de bus te halen de fiets in de tunnel stallen.
Om dit te voorkomen is de detaillering van het hele tunnelgebied van belang. Fietsers en voetgangers zijn hier in het algemeen in hun gedrag gevoelig voor. Dit betekent voor de tunnel en het omliggende gebied het volgende:
De logische stallingsplek moet de zijde van Loon op Zand worden. De stallingsplek moet daarvoor aantrekkelijk zijn door de aanwezigheid van fietskluizen, voldoende rekken met goede aanbindmogelijkheden en cameratoezicht. De trap zelf moet makkelijk in het gebruik zijn voor voetgangers en voor die fietsers die toch de fiets aan de hand voeren. Dat betekent een 'luie trap' zonder draaiing en een ruime goot om de fiets mee te voeren. Aan de zijde van Kaatsheuvel moeten wel stallingsmogelijkheden komen, maar deze moeten duidelijk minder aantrekkelijk zijn dan de stallingsmogelijkheden aan de kant van Loon op Zand. Op deze manier worden mensen zo min mogelijk in de verleiding gebracht de fiets onderaan de trap te laten staan.
Samenhangend met het bovenstaande is het nog van belang de positie van de trap zodanig wordt gekozen dat deze van zo groot mogelijke afstand in de tunnel zichtbaar is (vanuit beide rijrichtingen). Dit om te voorkomen dat fietsers in de tunnel worden verrast door mensen die net zijn afgestapt om met de fiets de trap op te gaan.

Bijlagen

Bijlage 1: Geraadpleegde literatuur

- CROW **ASVV 2004**, Ede, 2004
- CROW **Basisgegevens publicatie Sociale Veiligheid**, Ede, 2007 (SOAB was lid van projectgroep)
- CROW **Fietsstraten in hoofdfietsroutes**, fietsberaad nr 6, Ede, 2005
- CROW **Wegen met gemengd verkeer buiten de bebouwde kom**, Handreiking landbouwverkeer 024 Ede, 2006
- CROW **Handboek Sociale veiligheid in de verplaatsingsketen**, Ede, 2007
- MUConsult in: SOAB **Met de fiets minder file; activiteitenplan**, Breda, 2007
- SOAB **Rapportage Sociale Veiligheid Rotonde N617**, Breda/Den Bosch, 2003
- SOAB **Leefbaarheidsproject Heusdenhout**, Breda, 1998
- SOAB **Scan toegankelijkheid gemeenten Beemster**, Graft-De Rijp en Schermer, Breda, 2002
- SOAB **MMM-Scan (Mens, Milieu, Mobiliteit)**, in opdracht van de Provincie Noord-Brabant en de gemeente Boxtel, 2004
- SOAB **Sociale Veiligheid Nieuwe Fietsverbinding Ellecom – Dieren (Fase I en Fase II)**, Breda, 2007
- Provincie Noord-Brabant **Categorisering van het wegennet in Noord-Brabant**, Den Bosch, 2001

Bijlage 2: Toelichting begrippen quickscan

Duidelijk onderscheid openbaar-privé

Het moet duidelijk zijn wat de openbare gebieden zijn en wat privégebieden zijn. Wanneer dit niet duidelijk te onderscheiden is, is de kans veel groter dat er sociaal onveilige gebieden ontstaan die slecht worden onderhouden omdat partijen niet weten wie er verantwoordelijk voor is

Beperkt semi-openbaar gebied

Hiermee wordt bedoeld dat semi-openbare gebieden zo veel mogelijk voorkomen moeten worden. Semi-openbare gebieden zijn gebieden waar niemand zich aansprakelijk voor voelt. Gedacht moet worden aan trappenhuisen, enz. In niet stedelijke gebieden is dit meestal niet zo'n probleem.

Zichtbaar van derden

In hoeverre is het mogelijk om gezien te kunnen worden door anderen in het gebied. Wanneer een gebied zeer open en overzichtelijk is, is het potentiële toezicht hoger. Bij een gebied wat goed zichtbaar is voor derden zal een toename van aanwezigheid van mensen een grote versterking van de sociale veiligheid opleveren.

Herkenbaarheid, Oriëntatiemogelijkheden en Duidelijke informatie

Deze factoren spelen allemaal een rol bij de zichtbaarheid van het gebied. Al deze aspecten geven aan in hoeverre een gebruiker door lokale kenmerken voor zichzelf kan bepalen waar hij of zij zich bevindt. Een voorbeeld is het zien van de kerkstoren van de lokale dorpskern. Als deze dorpskern de eindbestemming is draagt het zelfs bij aan het veiligheidsgevoel. De gebruiker weet dat hij in de buurt is van zijn eindbestemming. Duidelijke informatie in het gebied helpt hier nog eens extra bij. Goede bewegwijzering zorgt ervoor dat ook mensen die niet goed met de omgeving bekend zijn een idee hebben waar ze zijn.

Ontworpen als alternatief

Is de alternatieve route ook bedoeld als een alternatieve route of dient het eigenlijk een andere doel? Alternatieve routes die door mensen zelf worden "ontdekt" zijn vaak niet wenselijk uit veiligheidsoverwegingen.

Bijlage 3: Scoreblad Sociale VeiligheidsScan Segment I

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand

Toetsformulier voor sociale veiligheid infrastructuur I				
Criteria	+	+/-	-	Toelichting
Controleerbaarheid				
Aanwezigheid van mensen				autoweg is dichtbij maar ze razen met een noodgang voorbij
Toezicht				er zijn woningen nabij, maar de afstand is dusdanig dat het toezicht heel beperkt is
Duidelijk onderscheid openbaar-privé				dit gehele gebied is een openbaar terrein
Beperkt semi-openbaar gebied				is in deze omgeving geen sprake van
Zichtbaar van derden				de zichtbaarheid van het terrein is goed, zowel vanuit de richting van Loon op Zand als de N261 is er goed zicht op het terrein
Zichtbaarheid				
Verlichting				er staat de nodige verlichting nabij het parkeerterrein en de bushalte
Herkenbaarheid				parkeerplaats en bushalte zijn goed te herkennen
Overzichtelijkheid				nabij tunnelingang in dit gebied is er te veel begroeiing
Oriëntatiemogelijkheden				dit hele gebied is een oriëntatiepunt, enige bushalte Loon op Zand, grote kruising
Ononderbroken zichtlijnen				aan de westkant van het terrein geen probleem, westkant is er beplanting
Duidelijke informatie				de bewegwijzering is duidelijk
Zorgvuldige locatie- en functiekeuze				
Locatiekeuze van nieuwe functies				nog niet echt van toepassing, zijn veel plannen maar er is nog weinig concreet
Functiekeuze van bestaande locaties				de bushalte is goed geplaatst, het is overzichtelijk en goed bereikbaar voor de mensen vanuit Loon op Zand. het gebied rondom de tunnel laat te wensen over. Als een groter gebied niet als groen zou zijn aangemerkt nabij de tunnel zou dit ook veiliger zijn.
Onderhoud en beheer				wederom gemixed beeld, banken en stoelen zijn redelijk, maar vandalisme en graffiti
Duidelijkheid over de functie				de huidige functie als mini carpoolplaats/bushalte en rustpunt is duidelijk
Beperkt semi-openbaar gebied				is in deze omgeving geen sprake van
Alternatieve routes				
Aanwezigheid alternatieve routes				geen sprake van
Goede bereikbaarheid en toegang				nvt
Ontworpen als alternatief				nvt
Duidelijke informatievoorziening				nvt
Aanwezigheid van andere mensen				nvt
Attractiviteit				
Goed onderhouden en schoon				de stoelen en banken zijn redelijk, net als de bushalte. Er is echter wel verval te zien.
Schaal, herkenbaarheid en oriëntatie				gebied is goed herkenbaar, zeker nu het deel maakt van Efteling fietsroute
Geen negatieve klimaatsinvloeden				enige bescherming die geboden wordt is het bushokje
Uitzicht versus privacy				het gebied zelf is open, mensen kunnen vanuit het terrein goed om zich heen kijken
Verlichting, kleur en materiaalgebruik				overdag is het goed, 'avonds minder zeker, maar voor dit segment is het wel goed genoeg
Vandalismebestendigheid				
Graffiti				direct waarneembaar ook op dit terrein
Deugdelijk straatmeubilair				het aanwezige meubilair ziet er deugdelijk uit en past goed bij de directe omgeving

Bijlage 3: Scoreblad Sociale VeiligheidsScan Segment II

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand

Toetsformulier voor sociale veiligheid infrastructuur II				
Criteria	+	+/-	-	Toelichting
Controleerbaarheid				
Aanwezigheid van mensen				utilitair gebruik en Efteling fietsroute zorgen ervoor dat er overdag genoeg mensen aanwezig zijn. 's avonds zijn er ook hier maar weinig mensen.
Toezicht				doordat de tunnel in een tunnelbak ligt en een soort s-vorm heeft is het toezicht slecht
Duidelijk onderscheid openbaar-privé				ja, maar door gebrek toezicht is het belang van onderscheid erg laag
Beperkt semi-openbaar gebied				is niet aanwezig, er zijn geen gebieden waarvan niet duidelijk is of het openbaar is of niet
Zichtbaar van derden				er is geen zicht van derden op mensen in de tunnel.
Zichtbaarheid				
Verlichting				gebrekkig, om de 5-6 meter is er een verlichting die sterk te wensen over laat qua lichtsterkte. Het is nu er moeilijk om meer dan 2-3 meter vooruit te kijken.
Herkenbaarheid				er staat geen twijfel over dat dit een tunnel is
Overzichtelijkheid				donker gat op veel stukken, overzicht is laag
Oriëntatiemogelijkheden				door donker laag, maar je kan in tunnel maar twee kanten op
Ononderbroken zichtlijnen				zijn maar hele korte zichtlijnen
Duidelijke informatie				geen informatie in tunnel aanwezig, is feitelijk ook niet echt nodig
Zorgvuldige locatie- en functiekeuze				
Locatiekeuze van nieuwe functies				niet van toepassing op dit segment
Functiekeuze van bestaande locaties				is relatief logisch, is kortste huidige weg van Kaatsheuvel naar Loon op Zand/Tilburg
Onderhoud en beheer				lampen zijn zwak en graffiti alom
Duidelijkheid over de functie				ja, het is een tunnel
Beperkt semi-openbaar gebied				vervelende is dat de tunnel een zelfde soort gevaar oplevert, zeker zonder toezicht
Alternatieve routes				
Aanwezigheid alternatieve routes				er zijn alternatieven voor de tunnel maar erg omrijden of levensgevaarlijk
Goede bereikbaarheid en toegang				op zich niet eens zo slecht, in praktijk te ver voor fietsers
Ontworpen als alternatief				de alternatieve routes verschillen, de zeer gevaarlijke route is niet als alternatief bedoeld. De andere route is deels bedacht als alternatieve route maar is te ver omrijden.
Duidelijke informatievoorziening				alternatief wordt niet aangeduid op het moment; concentratie verkeer
Aanwezigheid van andere mensen				nabij alternatief zijn de nodige woningen
Attractiviteit				
Goed onderhouden en schoon				het is een donker gat vol met graffiti en onderhoud komt ook niet goed over
Schaal, herkenbaarheid en oriëntatie				geen bijzonderheden of aanmerkingen, dit is een tunnel
Geen negatieve klimaatsinvloeden				genoeg afdakking en water wegpompemn gaat goed
Uitzicht versus privacy				er is geen uitzicht mogelijk vanuit de tunnel, deze ligt in zijn geheel onder het maaiveld
Verlichting, kleur en materiaalgebruik				grijs beton oostblok met zwakke verlichting
Vandalismebestendigheid				
Graffiti				er is bijna geen deel van tunnel wat niet onder graffiti zit
Deugdelijk straatmeubilair				niet van toepassing in tunnel

Bijlage 3 : Scoreblad Sociale VeiligheidsScan Segment III

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand

Toetsformulier voor sociale veiligheid infrastructuur III				
Criteria	+	+/-	-	Toelichting
Controleerbaarheid				
Aanwezigheid van mensen				kan beter, de autoweg is nabij en er zijn andere mensen op dit segment, maar niet permanent.
Toezicht				er zijn woningen, maar die zitten ver van het fietspad af achter een hek en het nodige groen.
Duidelijk onderscheid openbaar-privé				scheidende werking hekken schiet tekort nabij de ingang van de tunnel.
Beperkt semi-openbaar gebied				niet van toepassing op dit gebied
Zichtbaar van derden				zichtbaarheid op het fietspad is beperkt, er ligt te veel groen tussen de N261 en het pad. Wel is er zicht vanuit de parallelweg de Horst. Deze wordt echter niet zo veel gebruikt.
Zichtbaarheid				
Verlichting				niet zo licht als zou kunnen, niet ongewoon voor groene gebieden
Herkenbaarheid				fietspad
Overzichtelijkheid				door begroeiing en inrichting tunnel is echte zicht redelijk beperkt
Oriëntatiemogelijkheden				zijn duidelijke bewegwijzeringen
Ononderbroken zichtlijnen				in tunnel nee, op pad zelf minder dan kan zijn door lichte bocht en beplanting
Duidelijke informatie				ja, aanwezige bewegwijzering werkt
Zorgvuldige locatie- en functiekeuze				
Locatiekeuze van nieuwe functies				nog niet echt van toepassing, zijn veel plannen maar er is nog weinig concreet
Functiekeuze van bestaande locaties				tunneluitgang + combinatie hekwerk is ongelukkig, voetpadaansluiting ontbreekt
Onderhoud en beheer				nabij tunnel slecht het groen staat te dicht op de tunnel en beheer schiet tekort, erbuiten is het ok
Duidelijkheid over de functie				fietspad
Beperkt semi-openbaar gebied				niet van toepassing
Alternatieve routes				
Aanwezigheid alternatieve routes				geen sprake van
Goede bereikbaarheid en toegang				nvt
Ontworpen als alternatief				nvt
Duidelijke informatievoorziening				nvt
Aanwezigheid van andere mensen				nvt
Attractiviteit				
Goed onderhouden en schoon				vlakbij tunnel niet goed onderhouden, buiten de tunnel is het redelijk
Schaal, herkenbaarheid en oriëntatie				bewegwijzering
Geen negatieve klimaatsinvloeden				geen bescherming tegen klimaat op dit deel
Uitzicht versus privacy				wegens privacy is hekwerk en bebossing erg dicht hier, hierdoor is het uitzicht voor gebruikers beperkt
Verlichting, kleur en materiaalgebruik				de aanwezige verlichting en materiaal (o.a. Laarsjes Eftelingroute) passen goed bij de natuurlijke omgeving, uitzondering vormt de start van de tunnel waar graffiti het beeld sterk beïnvloed.
Vandalismebestendigheid				
Graffiti				geen bescherming tegen graffiti
Deugdelijk straatmeubilair				het gebruikte materiaal past goed bij de groene omgeving, maar is wel enigszins vandalismegevoelig

Bijlage 4: Enquêteformulier

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand

Provincie Noord-Brabant



Vul de vragenlijst in en maak kans op 2 kaartjes voor de Winter Efteling!

Vragenlijst sociale veiligheid fiets-voetgangerstunnel Loon op Zand

In het kader van de ombouw van de provinciale weg N261, Tilburg-Waaiwijk in de periode 2010-2013, wordt ook de aansluiting van Loon op Zand via de Hoge Steenweg gereconstrueerd. In dat kader wordt de bushalte met carpoolplaats nabij Loon op Zand volledig aangepast. Er zijn plannen om ook aan de zijde van Kaatsheuvel een bushalte te plaatsen, bereikbaar via de bestaande tunnel.

Adviesbureau SOAB is gevraagd de sociale veiligheid van dit project te beoordelen.

Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat (het gebied rondom) de tunnel zo sociaal veilig mogelijk wordt aangelegd.

Om meer inzicht in te krijgen in de ideeën van de reizigers hierover, is deze vragenlijst opgesteld om u als gebruiker hierover aan het woord te laten. Daar aan het einde van de vragenlijst uw naam en adres in te vullen, maakt u kans op twee kaartjes voor de Winter Efteling.

Indien u vragen of opmerkingen heeft, kunt u contact opnemen met Garben Meijering of Han Li van SOAB. Telefoonnummer: 076-521 39 80

In verband met privacy zal dit eerste blad van de rest van de enquête worden gescheiden.

Wanneer u hieronder uw naam en adres invult en de vragenlijst voor maandag 29 oktober 2007 terugstuurt in de bijgevoegde antwoordenvolp (een postzegel is niet nodig), maakt u kans op twee vrijkaartjes voor de Winter Efteling.

Naam :

Adres :

Postcode/Woonplaats :

Tel. nummer:

Vragenlijst sociale veiligheid fiets-voetgangerstunnel Loon op Zand

ALGEMEEN

- 1 Bent u een:
 - ☐ Man
 - ☐ Vrouw
- 2 Wat is uw leeftijd?
 - ☐ jonger dan 18 jaar
 - ☐ 18-29 jaar
 - ☐ 30-59 jaar
 - ☐ 60 jaar en ouder
- 3 Hoe bent u door de tunnel gekomen?
 - ☐ Te voet
 - ☐ Fiets
 - ☐ Anders, namelijk:
- 4 Als u gebruik maakt van de tunnel, waar komt u dan meestal vandaan en waar gaat u meestal naar toe? (Gefieve hier de plaatsnamen noemen)

Herkomst: Bestemming:
- 5 Hoe vaak maakt u gebruik van de tunnel?
 - ☐ Dagelijks
 - ☐ Wekelijks
 - ☐ Enkele keren per maand
 - ☐ Enkele keren per jaar
 - ☐ Minder dan één keer per jaar

HUIDIGE SITUATIE

- 6 Voelt u zich veilig bij het gebruik van de fiets-voetgangerstunnel die onder de N261 loopt?
 - ☐ Ja
 - ☐ Nee, overdag niet
 - ☐ Nee, 's avonds niet
 - ☐ Nee, overdag en 's avonds niet

Bijlage 4: Enquêteformulier

- 7 Op de onderstaande foto's staan de tunnel en de gebieden aan beide zijden van de tunnel afgebeeld. Wilt u daarover de bijbehorende vragen beantwoorden?

7A. Ten aanzien van de tunnel zelf:



zijde Loon op Zand



zijde Kaatsheuvel

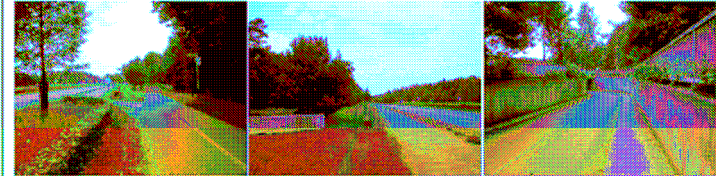
	Ruim Voldoende	Voldoende	Onvoldoende	Ruim Onvoldoende
A. Is er voldoende verlichting aanwezig?	☐	☐	☐	☐
B. Is het netjes onderhouden?	☐	☐	☐	☐
C. Voelt u zich hier overdag voldoende veilig?	☐	☐	☐	☐
D. Voelt u zich hier 's avonds voldoende veilig?	☐	☐	☐	☐

7B. Ten aanzien van het gebied aan de zijde van Loon op Zand:



	Ruim Voldoende	Voldoende	Onvoldoende	Ruim Onvoldoende
A. Zijn er voldoende mensen aanwezig (toezicht)?	☐	☐	☐	☐
B. Zijn er voldoende herkenningspunten?	☐	☐	☐	☐
C. Is het overzichtelijk genoeg?	☐	☐	☐	☐
D. Is er voldoende verlichting aanwezig?	☐	☐	☐	☐
E. Is het netjes onderhouden?	☐	☐	☐	☐
F. Voelt u zich hier overdag voldoende veilig?	☐	☐	☐	☐
G. Voelt u zich hier 's avonds voldoende veilig?	☐	☐	☐	☐

7C. Ten aanzien van het gebied aan de zijde van Kaatsheuvel:



	Ruim Voldoende	Voldoende	Onvoldoende	Ruim Onvoldoende
A. Zijn er voldoende mensen aanwezig (toezicht)?	☐	☐	☐	☐
B. Zijn er voldoende herkenningspunten?	☐	☐	☐	☐
C. Is het overzichtelijk genoeg?	☐	☐	☐	☐
D. Is er voldoende verlichting aanwezig?	☐	☐	☐	☐
E. Is het netjes onderhouden?	☐	☐	☐	☐
F. Voelt u zich hier overdag voldoende veilig?	☐	☐	☐	☐
G. Voelt u zich hier 's avonds voldoende veilig?	☐	☐	☐	☐

- 8 Heeft u nog aanvullende opmerkingen ten aanzien van de sociale veiligheid van de tunnel en het gebied rondom de huidige tunnel?

.....

.....

.....

.....

.....

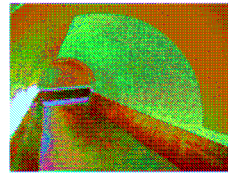
.....

Bijlage 4: Enquêteformulier

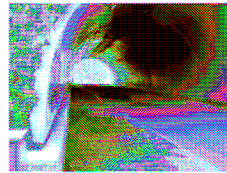
TOEKOMSTIGE SITUATIE

Er zijn plannen om bij de ombouw van de N261 (Tilburg-Waaiwijk) aan de overzijde van de weg de bushalte in de richting Tilburg te maken. Dit betekent dat de bestaande tunnel meer gebruikt zal worden door voetgangers (busreizigers). Gewaagd wordt hoe de tunnel hiervoor geschikt gemaakt kan worden

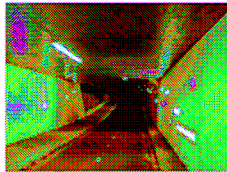
- 9 Op onderstaande afbeeldingen ziet u enkele voorbeelden van tunnels.
Wilt u het NUMMER van de tunnel die u het veiligste overkomt OMCIRKELEN?



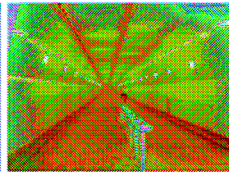
1



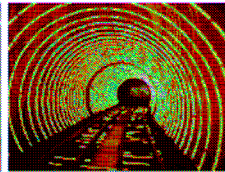
2



3



4



5

- 10 Wat vindt u het belangrijkste bij het sociaal veilig inrichten van de tunnel en omgeving?
(Maximaal één antwoord voor overdag en één antwoord voor 's avonds mogelijk)

Overdag

- ☐ Aanwezigheid van voldoende mensen
- ☐ Herkenningpunten
- ☐ Overzichtelijkheid/zicht
- ☐ Verlichting
- ☐ Netjes onderhouden

's Avonds

- ☐ Aanwezigheid van voldoende mensen
- ☐ Herkenningpunten
- ☐ Overzichtelijkheid/zicht
- ☐ Verlichting
- ☐ Netjes onderhouden

- 11 Indien u aanvullende opmerkingen heeft kunt u die hieronder opschrijven:

.....

.....

.....

.....

Hartelijk dank voor uw medewerking!

Bijlage 5: Basistabellen Enquête

Sociale Veiligheid fiets-/voetgangerstunnel Loon op Zand

Bijlage 6: Geïnterviewde personen

Ton Monquil

Fietzersbond (Actief lid Tilburg / Midden-Brabant)

Annelies van der Lee

Gemeente Loon op zand (Beleidsmedewerker Verkeer)

Rini Vissers

Politie team Waalwijk / Loon op Zand (Operationeel Chef)

Erik van den Brand

Efteling (Directeur projectontwikkeling en ontwerp)

		Bus of tunnel						5 gebruik van tunnel															
		reiziger tunnel		buspassagier		Total		dagelijks		wekelijks		enkele keren per maand		enkele keren per jaar		minder dan één keer per jaar		nooit		niet ingevuld		Total	
Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %
Bus of tunnel	reiziger tunnel	123	100,0%	0	,0%	123	82,0%	82	96,5%	22	71,0%	10	52,6%	7	58,3%	0	,0%	0	,0%	2	100,0%	123	82,0%
	buspassagier	0	,0%	27	100,0%	27	18,0%	3	3,5%	9	29,0%	9	47,4%	5	41,7%	0	,0%	1	100,0%	0	,0%	27	18,0%
	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
	man	56	45,5%	12	44,4%	68	45,3%	41	48,2%	12	38,7%	9	47,4%	5	41,7%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	68	45,3%
	vrouw	67	54,5%	15	55,6%	82	54,7%	44	51,8%	19	61,3%	10	52,6%	7	58,3%	0	,0%	1	100,0%	1	50,0%	82	54,7%
1 geslacht	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
	jonger dan 18 jaar	55	44,7%	8	29,6%	63	42,0%	53	62,4%	5	16,1%	1	5,3%	3	25,0%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	63	42,0%
	18-29 jaar	14	11,4%	13	48,1%	27	18,0%	6	7,1%	6	19,4%	8	42,1%	6	50,0%	0	,0%	1	100,0%	0	,0%	27	18,0%
	30-59 jaar	39	31,7%	5	18,5%	44	29,3%	22	25,9%	13	41,9%	8	42,1%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	44	29,3%
	60 jaar en ouder	15	12,2%	1	3,7%	16	10,7%	4	4,7%	7	22,6%	2	10,5%	2	16,7%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	16	10,7%
2 leeftijd	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
	te voet	3	2,4%	2	7,4%	5	3,3%	2	2,4%	1	3,2%	1	5,3%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	5	3,3%
	op de fiets	107	87,0%	21	77,8%	128	85,3%	74	87,1%	27	87,1%	16	84,2%	9	75,0%	0	,0%	0	,0%	2	100,0%	128	85,3%
	bromfiets/ scooter	13	10,6%	0	,0%	13	8,7%	9	10,6%	2	6,5%	1	5,3%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	13	8,7%
	auto (ik parkeer de auto)	0	,0%	2	7,4%	2	1,3%	0	,0%	0	,0%	1	5,3%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	2	1,3%
3 vervoerswijze	auto (ik wordt afgezet/opgehaald)	0	,0%	2	7,4%	2	1,3%	0	,0%	1	3,2%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	1	100,0%	0	,0%	2	1,3%
	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
	dagelijks	82	66,7%	3	11,1%	85	56,7%	85	100,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	85	56,7%
	wekelijks	22	17,9%	9	33,3%	31	20,7%	0	,0%	31	100,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	31	20,7%
	enkele keren per maand	10	8,1%	9	33,3%	19	12,7%	0	,0%	0	,0%	19	100,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	19	12,7%
5 gebruik van tunnel	enkele keren per jaar	7	5,7%	5	18,5%	12	8,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	12	100,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	12	8,0%
	minder dan één keer per jaar	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%
	nooit	0	,0%	1	3,7%	1	,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	1	100,0%	0	,0%	1	,7%
	niet ingevuld	2	1,6%	0	,0%	2	1,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	2	100,0%	2	1,3%
	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
6 veilig	Ja	54	43,9%	10	37,0%	64	42,7%	41	48,2%	15	48,4%	6	31,6%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	64	42,7%
	Nee, overdag niet	5	4,1%	1	3,7%	6	4,0%	3	3,5%	3	9,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	6	4,0%
	Nee, 's avonds niet	53	43,1%	10	37,0%	63	42,0%	36	42,4%	12	38,7%	8	42,1%	7	58,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	63	42,0%
	Nee, overdag en 's avonds niet	11	8,9%	5	18,5%	16	10,7%	5	5,9%	1	3,2%	5	26,3%	4	33,3%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	16	10,7%
	niet ingevuld	0	,0%	1	3,7%	1	,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	1	100,0%	0	,0%	1	,7%
6 veilig	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%

		1 geslacht																								2 geslacht																								Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
		man												vrouw												man												vrouw												Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
		jonger dan 18 jaar						18-29 jaar						30-59 jaar						60 jaar en ouder						Total						jonger dan 18 jaar						18-29 jaar						30-59 jaar						60 jaar en ouder						Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
		Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %</

		Bus of tunnel						5 gebruik van tunnel															
		reiziger tunnel		buspassagier		Total		dagelijks		wekelijks		enkele keren per maand		enkele keren per jaar		minder dan één keer per jaar		nooit		niet ingevuld		Total	
		Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %
7 Tunnel: Is er voldoende verlichting aanwezig?	ruim voldoende	36	4.9%	2	7.4%	8	5.3%	4	4.7%	4	12.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	43	5.3%
	voldoende	62	29.3%	11	25.9%	43	28.7%	26	30.6%	9	29.0%	3	15.8%	5	41.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	8	28.7%
	onvoldoende	15	50.4%	7	40.7%	73	48.7%	41	48.2%	11	35.5%	13	68.4%	6	50.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	100.0%	73	48.7%
	ruim onvoldoende	4	12.2%	0	25.9%	22	14.7%	11	12.9%	6	19.4%	3	15.8%	1	8.3%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	22	14.7%
	niet ingevuld	4	3.3%	0	0.0%	4	2.7%	3	3.5%	1	3.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	2.7%
Total		123	100.0%	27	100.0%	150	100.0%	85	100.0%	31	100.0%	19	100.0%	12	100.0%	0	0.0%	1	100.0%	2	100.0%	150	100.0%
7 Tunnel: Is het netjes onderhouden?	ruim voldoende	3	2.4%	1	3.7%	4	2.7%	2	2.4%	1	3.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	4	2.7%
	voldoende	35	28.5%	4	14.8%	39	26.0%	22	25.9%	9	29.0%	5	26.3%	3	25.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	39	26.0%
	onvoldoende	58	47.2%	16	59.3%	74	49.3%	38	44.7%	19	61.3%	9	47.4%	7	58.3%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	74	49.3%
	ruim onvoldoende	24	19.5%	6	22.2%	30	20.0%	20	23.5%	2	6.5%	5	26.3%	2	16.7%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	30	20.0%
	niet ingevuld	3	2.4%	0	0.0%	3	2.0%	3	3.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	2.0%
Total		123	100.0%	27	100.0%	150	100.0%	85	100.0%	31	100.0%	19	100.0%	12	100.0%	0	0.0%	1	100.0%	2	100.0%	150	100.0%
7 Tunnel: Voelt u zich hier overdag voldoende veilig?	ruim voldoende	26	21.1%	10	37.0%	36	24.0%	17	20.0%	11	35.5%	5	26.3%	2	16.7%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	36	24.0%
	voldoende	77	62.6%	13	48.1%	90	60.0%	56	65.9%	16	51.6%	9	47.4%	8	66.7%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	90	60.0%
	onvoldoende	12	9.8%	3	11.1%	15	10.0%	8	9.4%	2	6.5%	2	10.5%	2	16.7%	0	0.0%	1	100.0%	1	50.0%	15	10.0%
	ruim onvoldoende	3	2.4%	1	3.7%	4	2.7%	1	1.2%	1	3.2%	2	10.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	2.7%
	niet ingevuld	5	4.1%	0	0.0%	5	3.3%	3	3.5%	1	3.2%	1	5.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	3.3%
Total		123	100.0%	27	100.0%	150	100.0%	85	100.0%	31	100.0%	19	100.0%	12	100.0%	0	0.0%	1	100.0%	2	100.0%	150	100.0%
7 Tunnel: Voelt u zich hier 's avonds voldoende veilig?	ruim voldoende	6	4.9%	3	11.1%	9	6.0%	4	4.7%	3	9.7%	1	5.3%	1	8.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	9	6.0%
	voldoende	30	24.4%	7	25.9%	37	24.7%	24	28.2%	7	22.6%	4	21.1%	1	8.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	37	24.7%
	onvoldoende	55	44.7%	11	40.7%	66	44.0%	34	40.0%	15	48.4%	9	47.4%	7	58.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	66	44.0%
	ruim onvoldoende	27	22.0%	6	22.2%	33	22.0%	20	23.5%	4	12.9%	5	26.3%	3	25.0%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	33	22.0%
	niet ingevuld	5	4.1%	0	0.0%	5	3.3%	3	3.5%	2	6.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	3.3%
Total		123	100.0%	27	100.0%	150	100.0%	85	100.0%	31	100.0%	19	100.0%	12	100.0%	0	0.0%	1	100.0%	2	100.0%	150	100.0%
7 Zijde Loon op Zand: Zijn er voldoende mensen aanwezig?	ruim voldoende	3	2.4%	1	3.7%	4	2.7%	2	2.4%	2	6.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	100.0%	4	2.7%
	voldoende	28	22.8%	9	33.3%	37	24.7%	22	25.9%	5	16.1%	6	31.6%	4	33.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	37	24.7%
	onvoldoende	63	51.2%	10	37.0%	73	48.7%	43	50.6%	17	54.8%	6	31.6%	6	50.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	73	48.7%
	ruim onvoldoende	24	19.5%	7	25.9%	31	20.7%	16	18.8%	6	19.4%	6	31.6%	2	16.7%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	31	20.7%
	niet ingevuld	5	4.1%	0	0.0%	5	3.3%	2	2.4%	1	3.2%	1	5.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	100.0%	1	50.0%	5	3.3%
Total		123	100.0%	27	100.0%	150	100.0%	85	100.0%	31	100.0%	19	100.0%	12	100.0%	0	0.0%	1	100.0%	2	100.0%	150	100.0%
7 Zijde Loon op Zand: Zijn er voldoende herkenningspunten?	ruim voldoende	11	8.9%	6	22.2%	17	11.3%	9	10.6%	4	12.9%	2	10.5%	1	8.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	17	11.3%
	voldoende	81	65.9%	15	55.6%	96	64.0%	55	64.7%	22	71.0%	12	63.2%	6	50.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	96	64.0%
	onvoldoende	18	14.6%	4	14.8%	22	14.7%	11	12.9%	2	6.5%	5	26.3%	4	33.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	22	14.7%
	ruim onvoldoende	5	4.1%	1	3.7%	6	4.0%	5	5.9%	1	3.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	6	4.0%
	niet ingevuld	8	6.5%	1	3.7%	9	6.0%	5	5.9%	2	6.5%	0	0.0%	1	8.3%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	9	6.0%
Total		123	100.0%	27	100.0%	150	100.0%	85	100.0%	31	100.0%	19	100.0%	12	100.0%	0	0.0%	1	100.0%	2	100.0%	150	100.0%
7 Zijde Loon op Zand: Is het overzichtelijk genoeg?	ruim voldoende	5	4.1%	8	29.6%	13	8.7%	5	5.9%	4	12.9%	3	15.8%	1	8.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	13	8.7%
	voldoende	64	52.0%	14	51.9%	78	52.0%	48	56.5%	18	58.1%	7	36.8%	5	41.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	78	52.0%
	onvoldoende	43	35.0%	4	14.8%	47	31.3%	24	28.2%	8	25.8%	9	47.4%	5	41.7%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	47	31.3%
	ruim onvoldoende	8	6.5%	0	0.0%	8	5.3%	5	5.9%	1	3.2%	0	0.0%	1	8.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	8	5.3%
	niet ingevuld	3	2.4%	1	3.7%	4	2.7%	3	3.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	4	2.7%
Total		123	100.0%	27	100.0%	150	100.0%	85	100.0%	31	100.0%	19	100.0%	12	100.0%	0	0.0%	1	100.0%	2	100.0%	150	100.0%
7 Zijde Loon op Zand: Is er voldoende verlichting aanwezig?	ruim voldoende	7	5.7%	3	11.1%	10	6.7%	5	5.9%	5	16.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	10	6.7%
	voldoende	48	39.0%	7	25.9%	55	36.7%	32	37.6%	13	41.9%	6	31.6%	3	25.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	55	36.7%
	onvoldoende	49	39.8%	15	55.6%	64	42.7%	35	41.2%	11	35.5%	9	47.4%	8	66.7%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	64	42.7%
	ruim onvoldoende	16	13.0%	2	7.4%	18	12.0%	11	12.9%	1	3.2%	4	21.1%	1	8.3%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	18	12.0%
	niet ingevuld	3	2.4%	0	0.0%	3	2.0%	2	2.4%	1	3.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	2.0%
Total		123	100.0%	27	100.0%	150	100.0%	85	100.0%	31	100.0%	19	100.0%	12	100.0%	0	0.0%	1	100.0%	2	100.0%	150	100.0%
7 Zijde Loon op Zand: Is het netjes onderhouden?	ruim voldoende	9	7.3%	1	3.7%	10	6.7%	7	8.2%	2	6.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	10	6.7%
	voldoende	46	37.4%	17	63.0%	63	42.0%	30	35.3%	17	54.8%	9	47.4%	6	50.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	63	42.0%
	onvoldoende	47	38.2%	7	25.9%	54	36.0%	31	36.5%	12	38.7%	6	31.6%	4	33.3%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	54	36.0%
	ruim onvoldoende	19	15.4%	2	7.4%	21	14.0%	15	17.6%	0	0.0%	4	21.1%	2	16.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	21	14.0%
	niet ingevuld	2	1.6%	0	0.0%	2	1.3%	2	2.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.3%
Total		123	100.0%	27	100.0%	150	100.0%	85	100.0%	31	100.0%	19	100.0%	12	100.0%	0	0.0%	1	100.0%	2	100.0%	150	100.0%
7 Zijde Loon op Zand: Voelt u zich hier overdag voldoende veilig?	ruim voldoende	26	21.1%	10	37.0%	36	24.0%	18	21.2%	10	32.3%	4	21.1%	4	33.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	36	24.0%
	voldoende	81	65.9%	15	55.6%	96	64.0%	58	68.2%	20	64.5%	11	57.9%	5	41.7%	0	0.0%	1	100.0%	1	50.0%	96	64.0%
	onvoldoende	10	8.1%	2	7.4%	12	8.0%	5															

		1 geslacht																																				Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
		man																		vrouw																		Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
		2 leeftijd						2 leeftijd						2 leeftijd						2 leeftijd						2 leeftijd						2 leeftijd																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
		jonger dan 18 jaar			18-29 jaar			30-59 jaar			60 jaar en ouder			Total			jonger dan 18 jaar			18-29 jaar			30-59 jaar			60 jaar en ouder			Total			jonger dan 18 jaar			18-29 jaar			30-59 jaar			60 jaar en ouder			Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	

		Bus of tunnel						5 gebruik van tunnel															
		reiziger tunnel		buspassagier		Total		dagelijks		wekelijks		enkele keren per maand		enkele keren per jaar		minder dan één keer per jaar		nooit		niet ingevuld		Total	
		Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %
7 Zijde Kaatsheuvel: voldoende mensen aanwezig?	ruim voldoende	4	3,3%	0	,0%	4	2,7%	4	4,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	4	2,7%
	voldoende	18	14,6%	4	14,8%	22	14,7%	13	15,3%	5	16,1%	3	15,8%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	22	14,7%
	onvoldoende	68	55,3%	13	48,1%	81	54,0%	45	52,9%	17	54,8%	8	42,1%	9	75,0%	0	,0%	0	,0%	2	100,0%	81	54,0%
	ruim onvoldoende	29	23,6%	10	37,0%	39	26,0%	21	24,7%	8	25,8%	7	36,8%	2	16,7%	0	,0%	1	100,0%	0	,0%	39	26,0%
	niet ingevuld	4	3,3%	0	,0%	4	2,7%	2	2,4%	1	3,2%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	4	2,7%
	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
7 Zijde Kaatsheuvel: Zijn er voldoende herkenningspunten?	ruim voldoende	6	4,9%	2	7,4%	8	5,3%	7	8,2%	1	3,2%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	8	5,3%
	voldoende	71	57,7%	14	51,9%	85	56,7%	46	54,1%	21	67,7%	11	57,9%	5	41,7%	0	,0%	0	,0%	2	100,0%	85	56,7%
	onvoldoende	33	26,8%	9	33,3%	42	28,0%	22	25,9%	7	22,6%	6	31,6%	7	58,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	42	28,0%
	ruim onvoldoende	5	4,1%	1	3,7%	6	4,0%	5	5,9%	0	,0%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	6	4,0%
	niet ingevuld	8	6,5%	1	3,7%	9	6,0%	5	5,9%	2	6,5%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	1	100,0%	0	,0%	9	6,0%
	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
7 Zijde Kaatsheuvel: Is het overzichtelijk genoeg?	ruim voldoende	6	4,9%	2	7,4%	8	5,3%	6	7,1%	2	6,5%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	8	5,3%
	voldoende	50	40,7%	11	40,7%	61	40,7%	40	47,1%	10	32,3%	6	31,6%	4	33,3%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	61	40,7%
	onvoldoende	51	41,5%	12	44,4%	63	42,0%	28	32,9%	15	48,4%	11	57,9%	8	66,7%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	63	42,0%
	ruim onvoldoende	12	9,8%	1	3,7%	13	8,7%	9	10,6%	3	9,7%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	13	8,7%
	niet ingevuld	4	3,3%	1	3,7%	5	3,3%	2	2,4%	1	3,2%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	1	100,0%	0	,0%	5	3,3%
	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
7 Zijde Kaatsheuvel: Is er voldoende verlichting aanwezig?	ruim voldoende	5	4,1%	2	7,4%	7	4,7%	4	4,7%	3	9,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	7	4,7%
	voldoende	29	23,6%	3	11,1%	32	21,3%	20	23,5%	7	22,6%	2	10,5%	2	16,7%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	32	21,3%
	onvoldoende	60	48,8%	16	59,3%	76	50,7%	40	47,1%	17	54,8%	11	57,9%	7	58,3%	0	,0%	1	100,0%	0	,0%	76	50,7%
	ruim onvoldoende	25	20,3%	6	22,2%	31	20,7%	19	22,4%	3	9,7%	5	26,3%	3	25,0%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	31	20,7%
	niet ingevuld	4	3,3%	0	,0%	4	2,7%	2	2,4%	1	3,2%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	4	2,7%
	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
7 Zijde Kaatsheuvel: Is het netjes onderhouden?	ruim voldoende	6	4,9%	1	3,7%	7	4,7%	5	5,9%	2	6,5%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	7	4,7%
	voldoende	45	36,6%	15	55,6%	60	40,0%	34	40,0%	12	38,7%	8	42,1%	5	41,7%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	60	40,0%
	onvoldoende	51	41,5%	10	37,0%	61	40,7%	31	36,5%	16	51,6%	6	31,6%	6	50,0%	0	,0%	1	100,0%	1	50,0%	61	40,7%
	ruim onvoldoende	14	11,4%	1	3,7%	15	10,0%	10	11,8%	0	,0%	4	21,1%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	15	10,0%
	niet ingevuld	7	5,7%	0	,0%	7	4,7%	5	5,9%	1	3,2%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	7	4,7%
	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
7 Zijde Kaatsheuvel: Voelt u zich hier overdag voldoende veilig?	ruim voldoende	17	13,8%	6	22,2%	23	15,3%	9	10,6%	8	25,8%	4	21,1%	2	16,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	23	15,3%
	voldoende	85	69,1%	18	66,7%	103	68,7%	61	71,8%	21	67,7%	10	52,6%	8	66,7%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	103	68,7%
	onvoldoende	12	9,8%	3	11,1%	15	10,0%	10	11,8%	0	,0%	3	15,8%	2	16,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	15	10,0%
	ruim onvoldoende	4	3,3%	0	,0%	4	2,7%	2	2,4%	1	3,2%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	4	2,7%
	niet ingevuld	5	4,1%	0	,0%	5	3,3%	3	3,5%	1	3,2%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	5	3,3%
	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
7 Zijde Kaatsheuvel: Voelt u zich hier 's avonds voldoende veilig?	ruim voldoende	5	4,1%	1	3,7%	6	4,0%	3	3,5%	3	9,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	6	4,0%
	voldoende	29	23,6%	9	33,3%	38	25,3%	23	27,1%	7	22,6%	6	31,6%	2	16,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	38	25,3%
	onvoldoende	56	45,5%	11	40,7%	67	44,7%	36	42,4%	16	51,6%	7	36,8%	5	41,7%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	67	44,7%
	ruim onvoldoende	28	22,8%	6	22,2%	34	22,7%	21	24,7%	3	9,7%	5	26,3%	5	41,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	34	22,7%
	niet ingevuld	5	4,1%	0	,0%	5	3,3%	2	2,4%	2	6,5%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	5	3,3%
	Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%
9 Welke tunnel komt het veiligste op u over?	1	12	9,8%	3	11,1%	15	10,0%	7	8,2%	3	9,7%	4	21,1%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	15	10,0%
	2	18	14,6%	5	18,5%	23	15,3%	11	12,9%	6	19,4%	0	,0%	6	50,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	23	15,3%
	3	16	13,0%	0	,0%	16	10,7%	12	14,1%	2	6,5%	1	5,3%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	16	10,7%
	4	52	42,3%	17	63,0%	69	46,0%	34	40,0%	17	54,8%	13	68,4%	3	25,0%	0	,0%	1	100,0%	1	50,0%	69	46,0%
	5	8	6,5%	1	3,7%	9	6,0%	8	9,4%	0	,0%	1	5,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	9	6,0%
	niet ingevuld	17	13,8%	1	3,7%	18	12,0%	13	15,3%	3	9,7%	0	,0%	1	8,3%	0	,0%	1	100,0%	1	50,0%	18	12,0%
Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%	
10 Wat vindt u het belangrijkste bij het sociaal veilig inrichten van de tunnel en omgeving overdag?	Aanwezigheid van voldoende mensen	17	13,8%	4	14,8%	21	14,0%	14	16,5%	2	6,5%	4	21,1%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	21	14,0%
	Herkenningspunten	3	2,4%	1	3,7%	4	2,7%	2	2,4%	1	3,2%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	4	2,7%
	Overzichtelijkheid/zicht	58	47,2%	14	51,9%	72	48,0%	36	42,4%	18	58,1%	10	52,6%	7	58,3%	0	,0%	1	100,0%	0	,0%	72	48,0%
	Verlichting	14	11,4%	2	7,4%	16	10,7%	9	10,6%	3	9,7%	3	15,8%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	16	10,7%
	Netjes onderhouden	21	17,1%	5	18,5%	26	17,3%	16	18,8%	4	12,9%	2	10,5%	3	25,0%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	26	17,3%
	niet ingevuld	10	8,1%	1	3,7%	11	7,3%	8	9,4%	3	9,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	11	7,3%
Total	123	100,0%	27	100,0%	150	100,0%	85	100,0%	31	100,0%	19	100,0%	12	100,0%	0	,0%	1	100,0%	2	100,0%	150	100,0%	
10 Wat vindt u het belangrijkste bij het sociaal veilig inrichten van de tunnel en omgeving 's avonds?	Aanwezigheid van voldoende mensen	15	12,2%	5	18,5%	20	13,3%	11	12,9%	6	19,4%	2	10,5%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	1	50,0%	20	13,3%
	Herkenningspunten	5	4,1%	2	7,4%	7	4,7%	3	3,5%	2	6,5%	1	5,3%	1	8,3%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	7	4,7%
	Overzichtelijkheid/zicht	20	16,3%	3	11,1%	23	15,3%	8	9,4%	7	22,6%	3	15,8%	5	41,7%	0	,0%	0	,0%	0	,0%	23	15,3%
	Verlichting	70	56,9%	16	59,3%	86	57,3%	54	63,5%	12	38,7%	12	63,2%	6	50,0%	0	,0%	1	100,0%	1	50,0%	86	57,3%
	Netjes onderhouden	3	2,4%	0	,0%	3																	

	1 geslacht																																				2 geslacht																																				Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
	man																		vrouw																		man																		vrouw																		Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
	2 leeftijd																		30-59 jaar																		2 leeftijd																		30-59 jaar																		2 leeftijd																		30-59 jaar																		30-59 jaar																		60 jaar en ouder																		Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
	jonger dan 18 jaar				18-29 jaar				30-59 jaar				60 jaar en ouder				Total				jonger dan 18 jaar				18-29 jaar				30-59 jaar				60 jaar en ouder				Total				jonger dan 18 jaar				18-29 jaar				30-59 jaar				60 jaar en ouder				Total																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count	Column N %	Count

