
MEMO

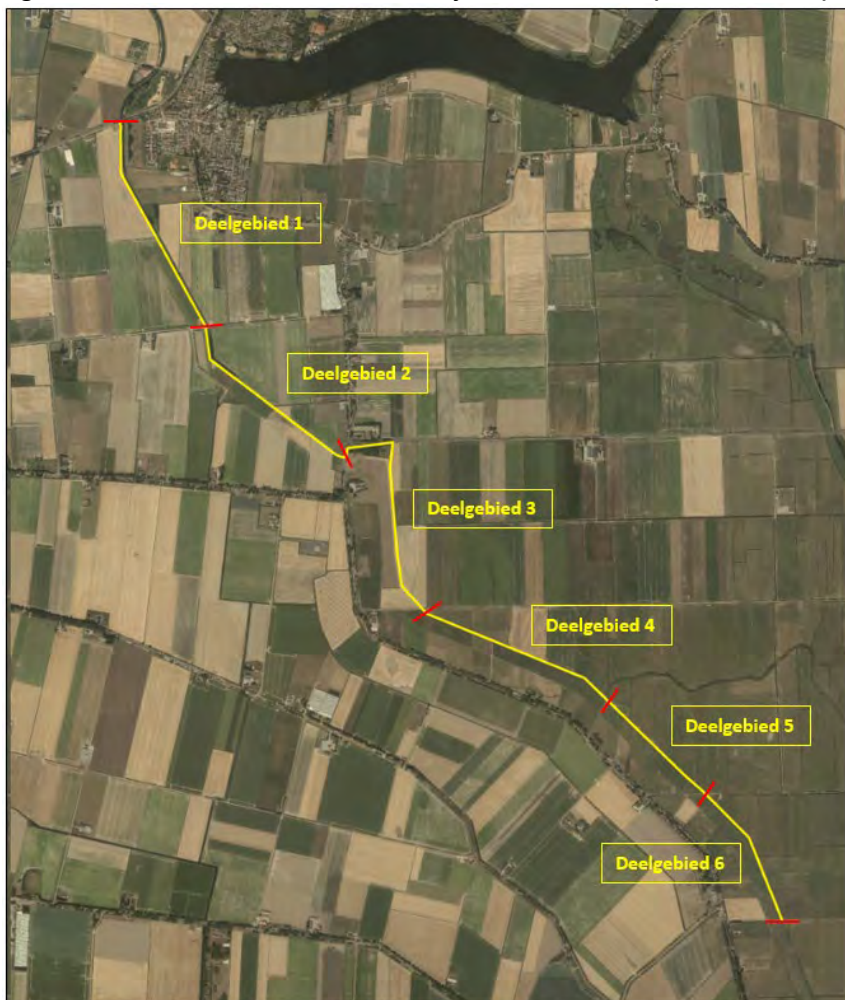
Van : ██████████
Project : Fietsroute Oudeland
Opdrachtgever : Gemeente Hoeksche Waard
Datum : 6 januari 2020
Betreft : Analyse sociale veiligheid fietsroute Oudeland



Inleiding

De gemeente Hoeksche Waard is voornemens om tussen Strijen en Westmaas een snelfietsroute te realiseren. Het beoogde tracé loopt langs de oostzijde van de buisleidingenstraat en ligt deels binnen het Natura 2000-gebied Oudeland van Strijen. Bij de aantrekkelijkheid en veiligheid van een fietsroute speelt ook sociale veiligheid een rol. De fietsverbinding Oudeland ligt grotendeels in landelijk gebied, waar sociale onveiligheid een bedreiging kan vormen. In deze notitie wordt daarom de beoogde fietsroute Oudeland op dit aspect getoetst. Waar nodig worden aanbevelingen gegeven om sociale onveiligheid voor fietsers te voorkomen of bestrijden. Figuur 1 toont een overzichtskarta van het tracé van de fietsroute.

Figuur 1. Fietsroute Oudeland tussen Strijen en Westmaas (luchtfoto 2018)



Een sociaal veilige fietsroute

Het CROW noemt in haar publicatie Ontwerpwijzer Fietsverkeer (publicatie 230) vijf hoofdeisen waaraan fietsvriendelijke infrastructuur moet voldoen. Deze hoofdeisen zijn aantrekkelijkheid, directheid, comfort, veiligheid en samenhang. De hoofdeis 'aantrekkelijkheid' houdt verband met sociale veiligheid. Onder sociale veiligheid wordt verstaan:

- het bieden van veiligheid (beperking van criminaliteit en ongewenst gedrag);
- een gevoel van veiligheid.

Voor het gevoel van sociale veiligheid is het van belang dat fietsverbindingen voldoende zicht geven op de omgeving en op medeweggebruikers. 'Enge hoekjes', struikgewas vlak langs de route en onvoldoende doorzicht in tunnels zijn ongewenst (CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2016).

Het kunnen maken van oogcontact met medeweggebruikers en de aanwezigheid van woningen en overige bebouwing hebben invloed op de sociale veiligheid. Daarnaast moeten fietsverbindingen voldoende verlicht zijn: schaduwen en donkere plekken dienen te worden voorkomen. Verlichting moet wel zorgvuldig worden toegepast: wanneer fietsers in het volle licht worden gezet kunnen zij de omgeving niet meer goed zien (CROW Fietsberaadpublicatie 34). Als blijkt dat de route ondanks het nemen van maatregelen of omdat maatregelen niet mogelijk zijn waardoor de route onvoldoende sociaal veilig is, dient een alternatieve route beschikbaar te zijn die wel sociaal veilig is (CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2016).

Toetsingscriteria

Ten aanzien van sociale veiligheid geeft het ASVV (CROW, 2012) een aantal concrete basis ontwerpelementen die toegepast kunnen worden om de route de gewenste sociale veiligheid te geven. Hierbij wordt onder andere genoemd dat de tracering van aparte routes door groenvoorzieningen aandacht vereist als de route ook 's avonds wordt gebruikt en dat een bochtige route uit sociaal oogpunt minder aantrekkelijk is dan een rechte, overzichtelijke route. Mogelijkheden in een ontwerp die ten aanzien van sociale veiligheid zijn hieronder overgenomen en verder toegelicht:

- Overzichtelijke routes** – wanneer een fietser het overzicht kan bewaren over het routeverloop, zorgt dit voor een groter gevoel van sociale veiligheid.
- Voldoende, goed gesitueerde verlichting (niet verscholen in het groen van bomen en hoge struiken)** – verlichting maakt de fietsers, het routeverloop en de omgeving zichtbaar in het donker, wat de sociale veiligheid ten goede komt. Zorgvuldige plaatsing van de verlichting is daarbij een vereiste.
- Woningen in de buurt van de route (sociale controle)** – woningen of andere bebouwing zorgt ervoor dat fietsers gezien en gehoord worden bij geval van nood en dat verdachte situaties worden opgemerkt. Dit is positief voor (het gevoel van) sociale veiligheid.
- Geen onverwachte hoekjes, bochten en dergelijke in een tracé** – deze bieden (net als zichtobstakels en objecten) ruimte voor mensen om zich te verschuilen. Wanneer deze onverwachte hoekjes, bochten, obstakels en objecten er niet zijn, is dat positief voor (het gevoel van) sociale veiligheid.
- Rechte en overzichtelijke tunnels en onderdoorgangen** – onoverzichtelijke tunnels/onderdoorgangen met bochten of hoeken en weinig licht kunnen een onveilig gevoel geven, ook overdag.
- Alternatieve routes voor gebruik 's avonds** – als blijkt dat de route ondanks het nemen van maatregelen of omdat maatregelen niet mogelijk zijn waardoor de route onvoldoende sociaal veilig is, dient een alternatieve route beschikbaar te zijn die wel sociaal veilig is.

Deze ontwerpelementen vormen de toetsingscriteria voor de analyse van de beoogde fietsroute Oudeland.

Route fietsverbinding Oudeland

Het nieuwe fietspad sluit in het noorden aan op de Smidsweg (parallel N489) in Westmaas en in het zuiden op de Bovenweg in Strijen. De route loopt voornamelijk langs agrarische percelen en watergangen, afgezonderd van bebouwing, sporen of wegen. Ter hoogte van de Oudendijk en Hoekseweg in Strijen loopt de route voor enige tijd langs de bestaande wegen en erven. De fietsroute kruist verder enkele plattelandswegen.

Analyse sociale veiligheid

De betreffende fietsroute loopt door afgelegen gebied waardoor de kans op sociale onveiligheid reëel is. Door de route te toetsen aan ASVV richtlijnen zoals eerder benoemd, ontstaat een beeld van mogelijke knelpunten en verbeterpunten, die in het verdere ontwerptraject meegenomen kunnen worden teneinde de route de gewenste sociale veiligheid te geven. Hieronder volgt per richtlijn een analyse van de beoogde fietsroute. Daarbij is de route opgeknipt in deelgebieden, welke zijn weergegeven in figuur 1.

Overzichtelijke routes;

Over het algemeen is de fietsroute overzichtelijk. De omgeving is open. Beide aspecten dragen bij aan de sociale veiligheid van de route, omdat de fietser goed zicht heeft op het routeverloop en niet uit het zicht raakt van andere fietsers. Enkel ter hoogte van de Oudendijk/Hoekseweg (rondom de grens van deelgebied 2 en 3) zit er een grote knik in het routeverloop, wat de sociale veiligheid negatief kan beïnvloeden. Op dit deel van de route is echter wel enige sociale controle van autoverkeer en bebouwing aanwezig. Bebording en een goede aansluiting op het bestaande fietsnetwerk moet er hier verder voor zorgen dat het routeverloop duidelijk is.

Voldoende, goed gesitueerde verlichting (niet verscholen in het groen van bomen en hoge struiken);

Een ontwerp is om langs de gehele fietsroute t.b.v. de sociale veiligheid voldoende verlichting te plaatsen. Ook is het belangrijk deze verlichting zo min mogelijk te verschuilen achter hoge bomen of struiken. De aanwezigheid van bomen en hoge struiken langs de fietsroute Oudland is zeer beperkt. Op de kaart van figuur 2 is aangegeven waar bomen en struiken langs de route aanwezig zijn. Enkel op de aangegeven punten staan bomen en/of struiken dusdanig dicht langs de fietsroute dat verlichting belemmerd kan worden. Deze locaties behoeven dus extra aandacht bij het aanbrengen van verlichting.

Figuur 2. Bomen en struiken langs fietsroute Oudeland
(bron: kaarten Atlas Leefomgeving – ‘Bomen in Nederland’ en ‘Struiken in Nederland’)



Om te voorkomen dat fietsers de (donkere) omgeving van de fietsroute niet goed kunnen waarnemen is het belangrijk om verlichting zorgvuldig toe te passen. Bijvoorbeeld door lage verlichting te gebruiken, of door reflecterende lijnen op het wegdek aan te brengen. Hierdoor is de verharding goed te volgen terwijl ook de omgeving zichtbaar blijft.

Woningen in de buurt van de route (sociale controle);

De fietsroute bevindt zich in een landelijke omgeving waar slechts enkele woningen aanwezig zijn. Ter hoogte van de Oudendijk/Hoekseweg (rondom de grens van deelgebied 2 en 3) liggen enkele woningen en bedrijfsgebouwen langs het routeverloop. Ook het aantal verkeersbewegingen in de buurt van de fietsroute is beperkt. De sociale controle is daardoor laag. Sociale controle zal voornamelijk moeten komen van andere fietsers.

Geen onverwachte hoekjes, bochten en dergelijke in een tracé;

Het overgrote deel van de fietsroute heeft een rechtlijnig routeverloop, bestaande uit rechte tracés en flauwe bochten en knikken. Hierdoor blijven fietsers in het zicht van andere gebruikers van de route en hebben de fietsers zelf zicht op wat komen gaat. Dit is goed voor de sociale veiligheid. Enkel ter hoogte van de Oudendijk/Hoekseweg (rondom de grens van deelgebied 2 en 3) zit er een grote knik in het routeverloop. Deze knik bevindt zich in het meest bebouwde deel van de gehele fietsroute. Zoals gezegd is er op dit deel van de route echter wel enige sociale controle van autoverkeer en bebouwing aanwezig.

Ook het aantal zichtobstakels en objecten waarachter mensen zich kunnen verschuilen, is beperkt (denk aan bomen, struiken, luifels, geparkeerde auto's). Dit is positief voor (gevoel van) de sociale veiligheid.

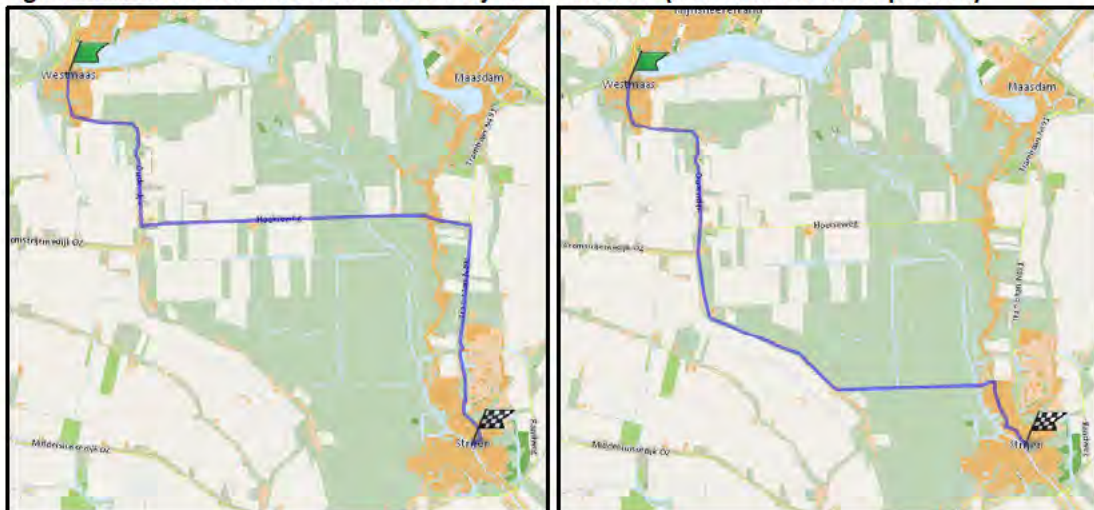
Rechte en overzichtelijke tunnels en onderdoorgangen;

Dit criterium is niet van toepassing: de beoogde fietsroute kent geen tunnels en onderdoorgangen, wat positief is voor de sociale veiligheid op de fietsroute.

Alternatieve routes voor gebruik 's avonds.

Het nieuwe fietspad zorgt voor winst in reistijd voor fietsers tussen de kernen van Strijen en Westmaas/Mijnsheerenland/Oud-Beijerland. Ook zorgt het fietspad voor een veilige route, doordat de rijweg gescheiden wordt van het fietspad. Momenteel maken fietsers tussen de kernen van Strijen en Westmaas/Mijnsheerenland/Oud-Beijerland gebruik van de routes zoals weergegeven op figuur 3.

Figuur 3. Alternatieve routes fietsroute Strijen – Westmaas (Fietsersbond Routeplanner)



Deze routes blijven bestaan maar bieden gezien de forse extra reistijd geen goed alternatief voor 's avonds. Langs deze routes is meer bebouwing en gemotoriseerd aanwezig, echter ontbreekt op een groot deel van beide routes verlichting. In combinatie met mogelijke verkeersonveilige situatie bieden deze daarom geen waardig alternatief voor gebruik 's avonds. Voordeel hiervan is wel dat de fietsbewegingen zich zullen concentreren op de nieuwe fietsroute, waardoor deze druk wordt wat de sociale veiligheid juist ten goede komt. De route zal voornamelijk gebruikt worden door scholieren, er worden ongeveer 400 fietsbewegingen per etmaal verwacht.

Plus-, min- en aandachtspunten

In deze notitie is een analyse beschreven van de beoogde fietsroute Oudeland (tussen Strijen en Westmaas) op het aspect sociale veiligheid. Hierbij is gebruik gemaakt van criteria die het CROW geeft voor een sociaal veilige fietsroute en beoordeeld hoe de omgeving van de nieuwe fietsroute op deze criteria scoort.

Onderstaande tabel geeft een overzicht weer van de plus- en minpunten van de fietsroute met betrekking tot sociale veiligheid. Verder worden aandachtspunten gegeven voor de uiteindelijke realisatie van de route.

Tabel 1. Beoordeling sociale veiligheid fietsroute Oudeland

Pluspunten	Minpunten
<ul style="list-style-type: none"> + Overzichtelijke fietsroute (open omgeving, rechtlijnig routeverloop). + Weinig bomen en struiken langs de fietsroute aanwezig. + Geen tunnels en onderdoorgangen. + Fietsverkeer zal zich concentreren op de nieuwe fietsroute, wat drukte en dus sociale controle teweeg brengt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bepaalde sociale controle door gemotoriseerd verkeer, woningen en andere functies rondom de route - Geen alternatieve routes voor gebruik 's avonds.
Aandachtspunten	
<ul style="list-style-type: none"> ! Plaats voldoende verlichting, zo min mogelijk verscholen achter bomen of struiken. ! Situeer de verlichting zorgvuldig, zodat fietsers niet in het volle licht komen te staan en daardoor de omgeving niet goed meer kunnen zien. ! Voorkom zichtobstakels of objecten waar personen zich achter schuil kunnen houden langs de route. 	

Dichter langs woningen

Wanneer overwogen wordt de fietsroute ter hoogte van de lintbebouwing aan de Oudendijk dichterbij de woningen te leggen (150m in plaats van 250m) dan heeft dat op de betreffende locatie weinig effect. 150m is immers nog steeds een flinke afstand. Over de gehele route bezien is het positieve effect op de sociale veiligheid helemaal te verwaarlozen omdat het overgrote deel van de route tussen de landerijen ligt waar helemaal geen woningen liggen.

Conclusies

Fietsroute Oudeland scoort wat betreft sociale veiligheid goed op een aantal punten. De criteria waarop de fietsroute minpunten scoort (bepaalde sociale controle en geen alternatieve route) zijn een gegeven waar weinig tot geen compenserende maatregelen mogelijk zijn. De gegeven aandachtspunten kunnen helpen om op en rondom de fietsroute meer sociale veiligheid te creëren.

Gebruikte bronnen

- CROW publicatie 351. 'Ontwerpwijzer fietsverkeer'. Juni 2016.
- CROW publicatie 723. 'ASVV 2012 - Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. December 2012.
- CROW Fietsberaadpublicatie 34. 'Uitwerking hoofdeisen fietsvriendelijke infrastructuur - Uitwerking hoofdeis 5: Aantrekkelijkheid'. Augustus 2019.
- Atlas Leefomgeving. 'Bomen in Nederland' en 'Struiken in Nederland'. Laatst bewerkt 18-09-2017. <https://www.atlasleefomgeving.nl/kaarten>.
- Fietsersbond Routeplanner. <https://routeplanner.fietsersbond.nl/>.
- Google Maps - Streetview (beeldmateriaal van maart 2019). www.maps.google.nl.