

Sociale veiligheid fietspad Randweg Dordrecht

Eindrapportage oplossingsrichtingen sociale veiligheid

Amsterdam, 10 april 2003

Nicole Smits
Tobias Woldendorp

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Vooraf	3
1.2	Vraagstelling	3
1.3	Studiegebied en plangebied	3
1.4	Plan van aanpak	3
1.5	Criteria	4
1.6	Leeswijzer	5
2	Literatuuronderzoek	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Eerdere rapportages	6
2.3	Politiecijfers	8
2.4	Conclusie	9
3	Huidige situatie	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Beschrijving fietspad als geheel	10
4	Risico's en aanbevelingen huidige situatie	12
4.1	Inleiding	12
4.2	Adviezen die gelden voor meerdere tracés	12
4.3	Analyse en aanbevelingen oostzijde	15
4.4	Analyse en aanbevelingen westzijde	25
5	Herstructureringsplannen	30
5.1	Inleiding	30
5.2	De Dordwijkzone op de kaart	30
5.3	Merwedestraat - Baanhoekweg	30
5.4	Afritten Wantijdijk	31
5.5	Verbreiding fietspad oostzijde Wantijdijk -Provinciale weg	31
5.6	Extra afrit de wijk Stadspolders in	32
5.7	Extra afrit naar Groene Zoom	32
5.8	Faunapassage Dubbeldamseweg	32
5.9	Extra ontsluiting bij discotheek	33
5.10	Quickscan structuurschets Knooppunt Dordwijk	34
5.11	Business resort Amstelwijck	36
6	Conclusie	38
	Bijlagen	
Bijlage 1	Matrix adviezen huidige situatie	40
Bijlage 2	Impressie workshop 'Sociale veiligheid op het fietspad langs de Randweg', d.d. 6 februari 2003	44
Bijlage 3	Literatuurlijst	48

1 Inleiding

1.1 Vooraf

Dwars door Dordrecht loopt de Randweg N3 met daarlangs over een lengte van ongeveer zes kilometer een veel gebruikte fietsroute. Gebruikers geven echter al meerdere jaren aan dat zij de sociale veiligheid als onvoldoende ervaren.

Eerder zijn de problemen door de Grontmij verkend en mede op basis van dat rapport is een ambtelijke notitie opgesteld. Beide concluderen dat de sociale onveiligheid op het fietspad onoplosbaar is. Maar leden van de raadscommissie RO nemen daar geen genoegen mee.

Op 4 juni 2002 heeft een oriënterend gesprek plaatsgevonden tussen de heren Rien Schipper en Edo Oostebink van de dienst Stadsontwikkeling te Dordrecht, Tobias Woldendorp, senior adviseur sociaal veilig ontwerpen en Nicole Smits, onderzoeker/adviseur sociaal veilig ontwerpen van DSP- groep. Doel van het gesprek was om te kijken hoe DSP-groep een bijdrage zou kunnen leveren aan de sociale veiligheid op de fietsroute langs de Randweg in Dordrecht.

DSP- groep is na het oriënterend gesprek gevraagd offerte uit te brengen. De herziene versie is op 8 november 2002 gehonoreerd.

1.2 Vraagstelling

De vraagstelling die voor dit onderzoek is geformuleerd luidt als volgt.

Welke problemen op het gebied van sociale veiligheid doen zich voor op de fietsroute langs de Randweg in Dordrecht en op welke wijze kunnen deze problemen teruggebracht/ verkleind worden?

1.3 Studiegebied en plangebied

Het plangebied, het gebied waarop de aanbevelingen betrekking zullen hebben, zijn de fietspaden die deels aan weerszijden van de Randweg liggen, vanaf de Merwedeburg tot de Kilweg, inclusief de knooppunten van wegen en de tunnels die op dat traject liggen en inclusief de directe omgeving van het fietspad.

Speciale aandacht is gevraagd voor de omgeving van de tunnel waar de Kilweg onder de Randweg door gaat.

In het onderzoek zal daarnaast ook naar de stedenbouwkundige context gekeken worden. Als studiegebied wordt de ruimere omgeving van het fietspad meegenomen (zoals de direct aangrenzende bebouwing en het begin van de aftakkingen van de route) tot een maximum van 25 meter afstand vanaf het hart van het fietspad.

1.4 Plan van aanpak

Om de hierboven geformuleerde vraagstelling te beantwoorden, zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd.

Literatuuronderzoek

Allereerst zijn reeds uitgevoerde onderzoeken gescand op relevante aandachtspunten.

Vervolgens zijn rapportages van de politie bestudeerd om een beeld te krijgen van de objectieve sociale veiligheid (de incidenten die daadwerkelijk hebben plaatsgevonden).

Observaties

Aanvullend op de resultaten uit de deskresearch is zowel overdag als in de avonden een schouw uitvoeren door twee adviseurs sociaal veilig ontwerpen.

Aanvankelijk was het de bedoeling een meidenschouw te houden: een groep vrouwen en meisjes die het hele traject fietst en aangeeft waar incidenten gebeuren en waar de deelnemers zich onveilig voelen (en waarom). Vanwege het geringe aantal deelnemers is besloten de meidenschouw te laten vervallen. In plaats daarvan is een diepte-interview gehouden met Elise Koene, wijkmanager van Dubbeldam, Stadspolders en Sterrenburg. In dat interview is het gebruik van het fietspad besproken, evenals de plaatsen die als onveilig worden ervaren. Maatregelen ter verbetering zijn geïnventariseerd, waaronder ook mogelijke alternatieve routes.

Analyse herstructureringsplannen

Voor verschillende onderdelen van het fietspad staan bouwprojecten op stapel. Voor de plaatsen die aangepakt zullen worden, is het onderzoek en advies gebaseerd op de civieltechnische bouwplannen.

Workshop

De eerste bevindingen uit de deskresearch en de observaties zijn gevisualiseerd en voorgelegd aan sleutelpersonen van de gemeente en extern genodigden. Het beknopte verslag is opgenomen in bijlage 2.

De resultaten van de workshop zijn verwerkt in het eindadvies.

1.5 Criteria

Of een situatie sociaal veilig is, kan door een veelvoud van factoren worden veroorzaakt. Van der Voordt en Van Wegen hebben deze factoren uitgebreid geanalyseerd in hun proefschrift 'Sociale veiligheid en gebouwde omgeving' uit 1991. De criteria die in dit proefschrift zijn opgesteld, zijn door DSP-groep vanuit voortschrijdend inzicht bewerkt tot een viertal groepen factoren die van invloed zijn op de sociale veiligheid.

- **Zichtbaarheid**

Gebruikers van een gebied moeten het gebied kunnen overzien en het gevoel hebben dat andere aanwezigen hen kunnen zien. Goede verlichting en lange zichtlijnen zijn noodzakelijk. Tevens moet schijnveiligheid¹ voorkomen worden.

- **Toegankelijkheid**

Een duidelijke routing met goede oriëntatiemogelijkheden is belangrijk voor een positieve beleving. Het gebied moet voor zijn gebruikers goed toegankelijk zijn. Voorkomen moet worden dat ongewenste personages anderen onverwacht kunnen benaderen. Tevens is goede bereikbaarheid voor politie en andere hulpdiensten van belang.

Noot 1 Schijnveiligheid treedt op wanneer maatregelen getroffen worden waardoor het veiliger lijkt, terwijl het in werkelijkheid juist onveilig is. Verlichting van een onveilige route bijvoorbeeld kan gebruik uitlokken, waardoor de kans op criminaliteit toeneemt.

- **Attractiviteit**
Een omgeving die er verzorgd uitziet, waar het groen goed beheerd wordt, de bestrating in goede staat is, en waar goede verlichting aanwezig is, heeft een gunstige invloed op de beleving van veiligheid. Graffiti moet voorkomen worden.
- **Zonering/mijn en dijn**
Zowel voor bezoekers als voor beheerders dient duidelijk te zijn welke status een gebied heeft (privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar) en wie voor het beheer verantwoordelijk is.

Bij de uitvoering van het plan van aanpak worden deze criteria als leidraad gehanteerd naast de reeks context-ontwerp-beheer-handhaving. Deze reeks wordt gebruikt om ervoor te zorgen dat bij de adviezen ook rekening wordt gehouden met de omgeving van het plangebied, met de beheerbaarheid van het gebied en de handhaafbaarheid van de voorgestelde maatregelen.

1.6 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt allereerst verslag gedaan van de literatuurstudie. Rapportages uit het verleden die betrekking hebben op het plangebied en analyses van politiecijfers zijn bestudeerd.

Hoofdstuk drie geeft een algemeen beeld van het fietspad als geheel. Onderwerpen die aan de orde komen zijn de landschappelijke inpassing, de gebruiksstructuur en de gelegenheidsstructuur.

Vervolgens wordt in hoofdstuk vier het bestaande fietspad gedetailleerd geanalyseerd. Per traject worden na de beschrijving aanbevelingen ter verbetering gegeven. In bijlage 1 is een matrix opgenomen. Daarin staan alle maatregelen opgesomd. De maatregelen, die volgens DSP-groep prioriteit verdienen zijn als zodanig herkenbaar weergegeven. Het is denkbaar dat de opdrachtgever (bijvoorbeeld op grond van andere argumenten dan sociale veiligheid) hiervan afwijkt.

De herstructureringsplannen die voor verschillende onderdelen van het fietspad zijn gemaakt komen in het vijfde hoofdstuk aan bod.

Tenslotte worden in hoofdstuk zes conclusies getrokken.

2 Literatuuronderzoek

2.1 Inleiding

De sociale veiligheid langs de Randweg staat al lange tijd op de agenda. Als basis voor ons eigen onderzoek zijn vier eerder gepubliceerde documenten over fietsgebruik, fietsroutes in Dordrecht en het fietspad langs de N3 bestudeerd:

- Gemeente Dordrecht, Rapportage enquête verplaatsingsgedrag, fietsgebruik en fietsbeleving, mei 1992;
- Gemeente Dordrecht, Sociaal Geografisch Bureau, drs. F.W. Winterwerp, Fietsgebruik en fietsbeleving in Dordrecht anno 1998, april 1999;
- Grontmij, Fietspaden Randweg Dordrecht, Een probleemverkenning en aanzet tot oplossingen, 13 april 2001;
- Fietspaden Randweg Dordrecht. (Ambtelijke notitie n.a.v. rapportage Grontmij).

Daarnaast heeft DSP- groep recent onderzoek gedaan naar de veiligheid op sportparken in Dordrecht. Aangezien de gesignaleerde problemen op de sportvelden en de voorgestelde maatregelen in sommige gevallen ook invloed hebben op het fietspad langs de N3, wordt ook deze rapportage hieronder besproken.

- DSP- groep, Veilig Sporten in Dordrecht, Inventarisatie van de omvang, de aard en de mogelijke oplossingen ter voorkoming van criminaliteit op sportparken in Dordrecht, in opdracht van Gemeente Dordrecht, Dordrecht, 23 augustus 2001.

Op basis van deze rapportages wordt een beeld verkregen van de sociale veiligheidsproblemen in het plangebied. Deze worden in paragraaf 2.2 beschreven.

Politiecijfers vormen een andere belangrijke bron van informatie. De politie heeft de objectieve sociale veiligheid (de incidenten die daadwerkelijk hebben plaatsgevonden) in kaart gebracht door middel van twee analyses op basis van cijfermateriaal. De uitkomsten staan in paragraaf 2.3.

2.2 Eerdere rapportages

In de twee rapportages over fietsgebruik en fietsbeleving (1992 en 1999) komt naar voren, dat burgers de fietsroute langs de Randweg als erg sociaal onveilig ervaren. Ook aangrenzende routes worden genoemd: de Dordwijklaan met de Dordwijktunnel, de Achterweg door het Overkamppark, de Zuidendijk tussen Wielwijk en Sterrenburg en de fietsroute bij de Kiltunnel.

De Grontmij heeft zowel de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid van de Randweg onderzocht. Ten aanzien van de sociale veiligheid wordt geconcludeerd dat het grootste probleem van de Randweg de afgelegen ligging is. Daar is op zich weinig aan te doen en de Grontmij spreekt de verwachting uit dat ook met andere maatregelen (ter verbetering van de uitstraling, de onduidelijke verkeersstructuur, de verkeersveiligheid en het onderhoud) de situatie niet belangrijk zal verbeteren.

Op basis van het rapport van de Grontmij is een ambtelijke notitie opgesteld. Ook hierin is de eindconclusie dat de mogelijke maatregelen (zoals het verbeteren van de verlichting, het kappen van groen en het plaatsen van hekken) de sociale veiligheid uiteindelijk onvoldoende zullen vergroten. De afgelegen ligging staat een echt veilige eindsituatie in de weg. Meer toezicht door de politie wordt niet realistisch geacht.

Bovenstaande eerdere rapportages geven duidelijk aan dat het fietspad langs de Randweg kampt met een probleem op het gebied van sociale veiligheid en dat verbeteren van de situatie een lastige opgave is. In de volgende hoofdstuk van onderhavige rapportage staan de analyse en de oplossingsrichtingen die DSP- groep voorstelt.

Veilig sporten in Dordrecht

DSP- groep (toen nog Van Dijk, Van Soomeren en Partners) heeft in het voorjaar van 2001 een inventarisatie van de omvang, aard en de mogelijke oplossingen ter voorkoming van criminaliteit op en om sportparken in Dordrecht verricht. De opdracht kwam van de heren Anthonie Verjaal en Jan van der Putten van de afdeling Sportzaken.

Het fietspad langs de N3 is voor velen een belangrijke route naar de sportvelden. De aspecten uit deze eerdere opdracht die voor het fietspad van belang zijn, worden hieronder weergegeven.

Op het gebied van de sociale veiligheid doen zich voornamelijk problemen voor bij de wat afgelegen sportparken zoals Amstelwijk, Smitsweg en Schenkeldijk. De problemen doen zich dan voor op de routes naar de terreinen en hebben te maken met hangjongeren die een bedreigende uitstraling hebben. Daar is een reële kans aanwezig dat men daadwerkelijk lastig gevallen wordt. Men gaat voor wat betreft de routes pragmatisch om met dit feit door te zorgen dat men niet alleen naar het complex toegaat.

Voor de (middel)lange termijn zijn de volgende voorstellen gedaan:

- De schaal van het Amstelwijk zou sterk teruggedrongen moeten worden. Dat komt neer op het aanbieden van een paar kleinere beheerbare complexen in plaats van een groot complex. Daartoe zou afgeweken kunnen worden van het idee villa's aan de randen te bouwen, door te bouwen op de velden (er is reeds een bewoonde beheerderwoning). Er ligt een prachtige groene omgeving en een deel van het nieuwe gebied zou een combinatie van wonen en nieuwe sportvelden kunnen worden. Een dergelijke benadering heeft ook consequenties voor zicht en informele controle op de fietspaden, die de sportvelden ontsluiten en in enkele gevallen corresponderen met de fietsroutes langs de N3. Concreter: woningen kunnen sociale controle op fietspad N3 leveren.
- Bij de sportvelden van Stadspolders en bij de Reeweg zou, zeker bij uitbreiding met een fietsroute, een experiment met intelligente verlichting kunnen komen. Deze flexibele verlichting werkt op detectie en reageert als er mensen het terrein op komen. Dit is een goed systeem, omdat ook de route over het terrein spaarzaam verlicht is en fietsers/gebruikers hiermee aangelicht kunnen worden (referentieproject SENTER/gemeente Delft/Van Dijk, Van Soomeren en partners in 1999).
- Het expliciet openstellen als fietsroute van sportpark Krommedijk kan uiteindelijk tot onbedoeld gebruik. Wellicht moet dit niet meer zo expliciet aangemerkt worden. Een andere optie is om in samenhang met het fietspad op kleine schaal woningen toe te voegen.

Wellicht in samenhang met de reeds bestaande woning achter aan het parkgebied (tegen de Dubbeldamse weg).

- Nieuwbouw aan de westzijde van sportpark Smitsweg (regio Amstelveen) zorgt voor sociale ogen op beide complexen en op de langzaamverkeerverbindingen ernaar toe. Tevens wordt een deel van de langzaamverkeersroute naar complex Amstelveen sterk verbeterd en uit de schijnveiligheid getrokken (volgens het gehouden interview zijn hier inderdaad plannen voor).

2.3 Politiecijfers

2.3.1 Inleiding

Twee analyses van de politie (District Dordrecht / Zwijndrechtse Waard) zijn bestudeerd:

- Gebeurtenissen fietspad OZ N3 1998 t/m 2002 (23-5), 24 mei 2002.
- Veiligheid op en rond het fietspad Oostzijde Randweg (aanvullend onderzoek), 17 juli 2002.

De tweede rapportage is een uitbreiding van de eerste: behalve de fietsroute langs de Randweg zelf zijn in het vervolg ook twee aanliggende parken (Overkamppark en Dubbelmondepark) en enkele toevoerwegen naar de Randweg (Dordwijlklaan, Achterweg, Koeiendijk en het Steven Biko-pad) meegenomen.

In de twee rapportages worden de incidenten aan de oostzijde van de Randweg beschreven. Op verzoek van DSP- groep en de opdrachtgever heeft de politie ook de veiligheidssituatie op het fietspad aan de westzijde van de N3 in kaart gebracht. Het aantal meldingen bleek zeer gering te zijn geweest. De uitkomsten die voor dit onderzoek van belang zijn, worden hierna onder 'Zeden' vermeld.

Hoewel de gemaakte analyse veel nuttige informatie oplevert, moeten de uitkomsten wel met de nodige voorzichtigheid bekeken worden.

Bij de analyse van politiegegevens speelt namelijk vaak het probleem dat niet alle incidenten worden geregistreerd. Uit de rapportage van de politie blijkt, dat bij diefstal en beroving (straatroof) meestal wel aangifte wordt gedaan, maar soms niet bij geweldpleging en zedenzaken. Bij geweld en zedenincidenten wordt soms pas na herhaling aangifte gedaan. Positief van dit onderzoek is overigens wel, dat niet alleen aangiften, maar ook meldingen (zonder officiële aangifte) zijn meegenomen. Daarmee wordt tenminste een vollediger beeld verkregen dan wanneer alleen naar de aangiften zou zijn gekeken. Een tweede opmerking bij dit onderzoek van de politie is, dat de cijfers voor 2002 logischerwijs niet op het hele jaar betrekking hebben. De cijfers voor de Randweg zelf zijn bijgewerkt tot en met eind mei 2002, de cijfers voor de andere gebieden tot en met begin juli.

Tenslotte blijkt uit de analyses wat voor soort incidenten zich de laatste jaren hebben voorgedaan. Op grond van de gemaakte analyses kan echter niet geconcludeerd worden hoe groot het probleem met de objectieve sociale veiligheid precies is: dat kan pas wanneer het aantal meldingen in het plangebied vergeleken is met de rest van de stad en met soortgelijke gebieden.

Hieronder zijn de hoofdpunten uit de politiegegevens weergegeven.

2.3.2 Zeden

Oostzijde

Meldingen van (openbare) schennis en aanranding concentreren zich sterk rondom de speelplaats in het Overkamppark. Een lichte concentratie komt voor in het wandelgebied van het Dubbelmondepark.

Zedendelicten komen op het fietspad langs de Randweg niet voor tussen de Galileilaan en de Overkampweg. Tussen de Galileilaan en de Copernicusweg en ter hoogte van het Overkamppark en het Dubbelmondepark zijn wel incidenten geregistreerd.

De incidenten komen bijna niet voor in de nachtelijke uren.

Westzijde

In 1999 werden twee aanrandingen gemeld. Deze gebeurden ongeveer ter hoogte van VV Oranje-Wit.

2.3.3 Beroving (straatroof)

De politie geeft aan dat zowel daders als slachtoffers van beroving vaak tussen de 13 en 20 jaar oud zijn. Hoewel het niet vaststaat, wijst dit erop dat een deel van de problemen in het plangebied zijn bron vindt in de nabijgelegen scholen.

Concentraties van berovingen komen voor bij Dordwijktunnel (de fietstunnel waar de Dordwijklaan en de Dubbeldamseweg Zuid onder de Randweg door gaan) en op het fietspad parallel aan de Overkampweg, in het Overkamppark.

Bijna alle berovingen vonden plaats overdag plaats: tussen 8 uur 's ochtends en 6 uur 's avonds.

2.3.4 Geweld (waaronder bedreiging)

Ook bij geweldsincidenten lijkt de relatie met de nabijgelegen scholen gelegd te kunnen worden. De geregistreerde geweldplegingen hebben namelijk vaak betrekking op scholieren die elkaar van of via school kennen. De incidenten gebeuren ook vaak op tijden die passen bij de openingstijden van scholen. De plaatsen van geweldincidenten liggen verspreid op het fietspad langs de N3, in het Overkamppark en het Dubbeldamsepark.

2.4 Conclusie

De subjectieve sociale veiligheid is een groot probleem op het fietspad langs de Randweg en aangrenzende routes. Dat is al lange tijd bekend. Dankzij de analyses van de politie weten we nu ook dat de problemen ten aanzien van de objectieve sociale veiligheid niet gebagatelliseerd mogen worden. En dat is nieuw vergeleken met eerdere onderzoeken.

3 Huidige situatie

3.1 Inleiding

De bestaande situatie is uitgebreid beschreven in het rapport van de Grontmij. Die analyse heeft als onderlegger gediend voor de schouwen. Samen met het interview met de wijkmanager van Dubbeldam, Stadspolders en Sterrenburg en het literatuuronderzoek hebben we zo een algemeen beeld kunnen samenstellen van het fietspad als geheel. Dat wordt hieronder beschreven.

In het volgende hoofdstuk zullen de verschillende deeltrajecten aan bod komen.

3.2 Beschrijving fietspad als geheel

Landschappelijke inpassing

Het fietspad langs de N3 is op te vatten als een rijgdraad waaraan heel veel verschillende kralen zitten. Deze kralen zijn verschillend van korrel en grootte. Een greep uit welke functies er zoal aan het fietspad gelegen zijn: een aantal grote sportparken (opgebouwd uit soms wel 10 verenigingen), een landgoed, een scholencomplex met ca. 10.000 leerlingen, een Gezondheidspark, een jeugdorp, achterkanten van woonwijken, voorkanten van woonwijken, een nudistenterrein, een bedrijventerrein in ontwikkeling, achterkanten van bedrijventerreinen en een discotheek. Dat alles is aangekleed met veel goedkoop te beheren, maar weinig transparant bosplantsoen. Kortom een hele zone waar veel gebruik van gemaakt wordt, waar weinig uitstraling vanuit gaat en waar de informele controle slecht is.

Gebruiksstructuur

De fietsroute langs de Randweg is één van de hoofdroutes in het gemeentelijke netwerk. De fietsroute heeft zowel een lokale als een regionale functie. Het regionale fietsverkeer volgt de route in de lengterichting, het lokale verkeer kruist de route vooral in oost-west richting.

De route wordt vooral overdag gebruikt. Scholieren komen er veel, wat logisch is vanwege de concentratie van scholen erlangs. Ook het woon-werk verkeer maakt een belangrijk deel uit van de gebruikers. Verder is het een belangrijke route naar het Albert Schweitzerziekenhuis locatie Dordwijk (in de volksmond Merwedeziekenhuis) en naar allerlei sport- en recreatievoorzieningen zoals sportverenigingen en een grote discotheek.

Uit de politiecijfers blijkt dat de meeste incidenten overdag plaatsvinden. Dat past bij het beeld dat het fietspad 's avonds en 's nachts wordt gemedend. In hoeverre mensen 's avonds en 's nachts gebruik maken van alternatieve routes en alternatieve vervoerswijzen is niet bekend.

Naar verwachting zal het fietsverkeer over de route langs de Randweg in de toekomst toenemen, in ieder geval overdag. Allereerst vanwege de extra concentratie van scholen die in het Leerpark (in het zuiden van het Land van Valk) zal plaatsvinden, alsmede de toename van functies op het gebied van sport en gezondheid in het Gezondheidspark. Ook de aanleg van bedrijventerrein Amstelwijck, en de betere verbinding met 's Gravendeel (door middel van een nieuwe fietsbrug in het verlengde van de Kilweg) zullen het aantal gebruikers doen toenemen.

Gelegenheidsstructuur²

Op veel trajecten staat hoge en dichte beplanting dicht op het fietspad.

Behalve beplanting draagt ook het geluidsscherm ter hoogte van Stadspolders belangrijk bij aan gevoelens van onveiligheid. Enkele tracégedeelten liggen juist wel in een prettig open gebied: zo ligt de route aan de noord-west kant tot de Provinciale weg op het niveau van de N3 en daardoor veel hoger dan de omgeving, het deel aan de oostkant waar de Provinciale weg en het spoor onderdoor gaan en tenslotte het stuk fietspad tussen de Provinciale weg naar het zuiden richting Dubbelmondepark (ter hoogte van Dubbeldam).

Grote stukken van het fietspad zijn matig verlicht, meestal met hoge masten die ver uit elkaar en aan één kant van het pad staan. Op sommige trajecten ontbreekt verlichting zelfs volledig. Slechte verlichting is echter niet altijd slecht. Op plaatsen waar het gebruik beslist niet gestimuleerd moet worden is het juist gunstig en wordt schijnveiligheid voorkomen. Op één plaats is ook zeer goede verlichting aanwezig: langs de Groene Zoom (haaks op de Randweg) staan langs het fietspad lage masten op korte afstand van elkaar. De masten lopen onder het viaduct door.

Sommige punten zijn niet goed te overzien en ook dat draagt bij aan gevoelens van onveiligheid. Dit speelt bij de Dordwijktunnel en op de kruising met grote slingers in de weg ter hoogte van Staart.

Op het fietspad langs de N3 is vanuit woningen slechts op enkele plaatsen zicht mogelijk. Aan de rand van Sterrenburg hebben woningen zicht op het fietspad, maar voor een echte bijdrage aan de veiligheid is vaak de afstand toch te groot. Door de woonwijken zijn echter alternatieve routes mogelijk, die wel goed in het zicht van woningen liggen. Ook op zijwegen van het fietspad langs de Randweg is het zicht op sommige plaatsen beter: bijvoorbeeld op de Zuidendijk.

Aan beide zijden van het Wantij bevindt zich onder het viaduct een hangplek, waar vooral jongeren uit Stadspolders komen. Aan de zuidkant, ter hoogte van Sterrenburg, bevinden zich een aantal bruggetjes waar door jongeren met brommers wordt gehangen. Langs de Smitsweg gluren mensen 's zomers naar het nudistenterrein. Dergelijke hangplekken kunnen bij voorbijgangers grote gevoelens van onveiligheid veroorzaken.

Noot 2 De gelegenheidsstructuur geeft de ruimtelijke kenmerken aan van bepaalde plaatsen waardoor potentiële daders wel of juist geen gelegenheid hebben om delicten te plegen en potentiële slachtoffers zich veilig of juist onveilig voelen.

4 Risico's en aanbevelingen huidige situatie

4.1 Inleiding

Op 11 december 2002 hebben er een middag en een avondschouw plaatsgevonden om een beeld te krijgen van het gebruik van de fietspaden alsmede van de risico's. De middagschouw vond plaats van 14.00-17.00, terwijl de avondschouw van 18.30-21.00 liep. Het was koud (minus 8 graden) maar overdag wel redelijk zonnig.

Op 15 januari is 's middags samen met Rien Schipper een extra schouw gehouden, waarin nog ontbrekende informatie is verkregen.

Het rapport van de Grontmij heeft gediend als onderlegger voor de schouwen. De bevindingen in die rapportage zijn gestaafd aan onze eigen waarnemingen.

We hebben er voor gekozen de opdeling in de tracédelen A t/m J zoals de Grontmij die hanteert, te volgen. Om de beschrijving van het gebied op een logische manier te koppelen aan de risicoanalyse en maatregelen om de sociale veiligheid te vergroten komen per tracédeel steeds de volgende aspecten aan bod:

- beschrijving traject (context);
- gebruik;
- risicoanalyse;
- aanbevelingen/maatregelen.

Bij aanbevelingen / maatregelen worden handreikingen gegeven van verschillende grootte. Er zijn vier gradaties. De gemeente kan een cocktail samenstellen van mogelijkheden, e.e.a. afhankelijk van de financiële middelen. De handreikingen waaruit gekozen kunnen worden zijn:

- inrichting (I);
- beheer (B);
- organisatie (O);
- voorlichting (V).

In bijlage 1 zijn in een matrix de maatregelen weergegeven die volgens DSP-groep de hoogste prioriteit hebben. De opdrachtgever kan maatregelen een andere prioriteit geven, bijvoorbeeld in een afweging met andere belangen dan het veiligheidsbelang.

Een aantal adviezen wordt voor meerdere tracés steeds opnieuw gegeven. Hieronder zullen die adviezen volledig worden uitgeschreven, zodat bij de beschrijving van de deeltracés volstaan kan worden met een korte vermelding.

4.2 Adviezen die gelden voor meerdere tracés

Verlichting

De verlichting is op veel tracés matig of onvoldoende. De algemene aanbevelingen ten aanzien van de verlichting staan hieronder opgesomd. Aansluitend wordt bij twee punten nadere uitleg gegeven.

- 1 Verlichtingspunten staan bij voorkeur in driehoeksverband.
- 2 De afstand tussen de masten in driehoeksverband is bij voorkeur ongeveer 12,5 meter.

- 3 Verlichting van fietspaden gebeurt het best met lage masten (ongeveer 4 of 4,5 meter hoog).
- 4 De lichtkleur is ook zo wit mogelijk: RA-waarde groter dan 60.
- 5 Verlichtingssterkte en gelijkmatigheid volgens de Nederlandse praktijkrichtlijn (NPR 13201-1) van de NEN.
- 6 Maak gelijkmatige overgangen naar verlichtingsniveaus in de omgeving.

Ad 1

Als geadviseerd wordt de verlichting te verbeteren, betekent dit in de meeste gevallen dat verlichtingsmasten bijgeplaatst moeten worden. De afstand is nu veelal erg groot en door masten tussen te plaatsen, kan het verlichtingsniveau sterk verbeterd worden. De masten staan nu aan één kant en door de nieuwe masten aan de andere kant (in driehoeksverband) te plaatsen, wordt de gelijkmatigheid een stuk groter. Dan worden bovendien akelige schaduwen voorkomen, die ontstaan bij eenzijdige verlichting (schaduwen halen de fietsers als het ware steeds in).

Tijdens de workshop bleken verlichtingspunten in driehoeksverband voor bestaande situaties moeilijk te realiseren te zijn, doordat de kabels en leidingen vaak maar aan één kant liggen en het te kostbaar is deze ook aan de andere kant te leggen. Zeker voor nieuwe aanleg zou de gemeente zich echter ons inziens verlichting in driehoeksverband eigen moeten maken. Mogelijk ten overvloede: bij elke te maken afweging geldt dat voor sociale veiligheid de gelijkmatigheid belangrijker is dan de verlichtingssterkte.

Ad 5

Om te bepalen welke verlichtingssterkte en gelijkmatigheid noodzakelijk zijn, is de Nederlandse praktijkrichtlijn voor openbare verlichting (NPR 13201-1) zeer bruikbaar. Bij gebruik van de bijgeleverde cd-rom wordt aan de hand van een beknopte vragenlijst een verlichtingsadvies gegeven. Het is echter niet correct om dat advies zonder *nauwkeurige interpretatie* op te volgen. Wanneer bijvoorbeeld voor een fietspad met (brom)fietsers als hoofdgebruikers, met een normale verkeersintensiteit namelijk een hoog misdaadrisico wordt aangegeven (waar op het fietspad langs de Randweg toch wel sprake van is), wordt geadviseerd: 5 lux gemiddelde verlichtingssterkte, 0,2 Uh gelijkmatigheid en 1 lux minimale verlichtingssterkte. Ons inziens is dit voor het fietspad langs de Randweg een zeer hoog verlichtingsniveau. De uitkomst bij een normaal misdaadrisico geeft een meer realistisch advies: 3 lux gemiddelde verlichtingssterkte, 0,2 Uh gelijkmatigheid en 0,6 lux minimale verlichtingssterkte.

Aangezien de beheerder van de openbare ruimte van de gemeente meer inzicht heeft in de concrete toepassing en interpretatie van deze verlichtingsnorm, is bovenstaande berekening niet als norm bedoeld. Wel adviseren we de norm toe te passen met in het achterhoofd het uitgangspunt dat gelijkmatige verlichting voor de sociale veiligheid belangrijker is dan de verlichtingssterkte.

Op deze plaats is het goed melding te maken dat veel van de tracégedeelten langs de N3 volgens de beheerder openbare verlichting voldoen aan de NPR richtlijn. Deze richtlijn betreft voornamelijk verkeersveiligheid en geeft geen richtlijnen voor sociale veiligheid. Daarom zal in het rapport het verlichtingsadvies regelmatig niet stroken met hetgeen de NPR voor ogen heeft. Voor sociale veiligheid is namelijk de parameter 'gezichtherkenning noodzakelijk' evident. En dat valt met (oranje) SOX licht zelden te verkrijgen (zie ook punt 4 over lichtkleur).

Overigens hoeft verlichting niet altijd verbeterd te worden. Op sommige plaatsen is minder verlichting uit oogpunt van sociale veiligheid beter, omdat daarmee schijnveiligheid wordt voorkomen. Mensen worden dan door de mindere verlichting gestimuleerd een andere route te kiezen.

Bosplantsoen

Bij voorkeur is tussen het bosplantsoen en de rand van het fietspad een overzichtelijke zone van indicatief 2 meter en bij voorkeur 4 meter. Binnen die overzichtelijke zone kunnen solitaire bomen in het gras staan. Dicht struikgewas moet daar voorkomen worden.

Alternatieve routes

Op verschillende plaatsen zijn alternatieve routes in de bebouwde kom met informele controle mogelijk. Of en welke gebruikt worden hangt af van de plaats waar mensen vandaan komen en waar ze naartoe willen. Dat de routes er zijn moet bekend gemaakt worden in een communicatieplan. Daarnaast zouden door bewegwijzering de alternatieve avondroutes uitgelicht kunnen worden. Goed verlichte kruispunten met verkeerslichten zijn daartoe geëigende plekken om zich te oriënteren op het vervolgtransport.

Aanbevelingen

(B) Dunnen van de wilgenopslag om het overzicht te verkrijgen. Zorg ervoor dat ver voor de bocht het vervolgtraject overzien kan worden.

(B) vervangen en regelmatig controleren verlichtingsarmaturen.

A2: Maaiveld Staart.

Het fietspad zet zich na de ecologische zone in een overzichtelijke grasveld door, waar een tunneltje onder een van de afslagen van de N3 het vervolgtraject naar Staart inleidt. Dit tunneltje op zich een goed uitgevoerd voorbeeld van sociaal veilig ontwerpen. Er is goed overzicht, de tunnel is wit geschilderd en attractief en de verlichting is adequaat. Zowel in de onderdoorgang (wit sollicht) als qua overgangen (gelijkmatigheid). Toch is het in zijn context niet sociaal veilig, want sociale ogen op de route en de tunnelmonden ontbreken volledig. Ook ontbreekt overzicht. Fietzers, komend vanaf het zuiden, rijden met een redelijke vaart de helling af en komen met een bocht vlak voor de tunnelmond uit. Het feit dat er naast de route door het tunneltje nog een andere route mogelijk is, is niet bevorderlijk voor de helderheid in de routing. In paragraaf 5.3 worden aanbevelingen gedaan bij verbetervoorstellen van dit gedeelte van het fietspad.

Na de tunnel is er een beveiligde oversteek met een vervolgtraject naar Papendrecht. Dit is een redelijk veilig route. Enerzijds door de bundeling van stromen, anderzijds door de verlichting en het meeliften met de autostromen op de brug. De verlichting van de oprit voor het fietsverkeer (geïsoleerd van het autoverkeer) is echter onvoldoende. Opvallend is de vluchtroute aan Papendrechtse zijde van de Merwede. Hier is camerabewaking (maar afgewend van het langzaamverkeer) en een vluchttap, maar deze is semi-afgesloten en een vluchtende moet wel eerst klimmen om weg te kunnen komen.

Aanbevelingen

(I) Verbeter de verlichting op de oprit van het fietsverkeer.

(B) Verbeteren vluchtroute brugdek door camerabewaking/closed circuit television (CCTV) te richten op de vluchtweg.

(B) Lokaal verwijderen barrière van de vangrail en legaliseren vluchtroute door middel van bijvoorbeeld een klapdeur.

(O) Onderhandelen met Rijkswaterstaat, beheerder van de brug en de vluchtweg

Traject B

Het fietspad wordt over de Provinciale weg en het spoor getild. Na enige honderden meters overzichtelijk gebied is het traject B oost grofweg op te splitsen in de volgende drie eenheden:

B1: Traject vlak langs de snelweg

Dit traject, beginnend bij het viaduct over de spoorlijn is een onverlicht stuk fietspad, dat in navolging van het traject bij C vlak naast de snelweg ligt, maar in volle openheid prettig fietsen is; zowel overdag als 's avonds. Op de aftakkingen naar de Groene Zoom is het ontbreken van de verlichting wel een gemis.

In positieve zin opvallend is de verlichting onder het viaduct van de Groene Zoom: lage masten voor het fietsverkeer volgen de route ook onder het viaduct door. Hiermee worden overgangen in gelijkmatigheid van het lichtniveau voorkomen. Dit is een goed voorbeeld voor andere tunnels.

Aanbevelingen

(I) Plaats verlichtingspunten op de aftakkingen.

B2: Traject met enige visuele open ruimte tot de nieuwbouw van Stadspolders en langs geluidsscherm.

Het betreft een kaarsrechte lijn zonder onoverzichtelijke plekken. Kortom veel voordelen op een niet perse als prettig te bestempelen traject met weinig alternatieven.

Aanbevelingen

(I) Aanbrengen extra vluchtwegen naar achterliggende wijk (Oudelandshoek), op de plaats, op zo'n twintig meter van het sluisje, met aansluiting op de straat genaamd Amazone.

(V) Geef aan dat de overzijde in de avonduren een betere en veiligere route is. Maak ook beter bekend dat door Stadspolders alternatieve routes lopen: de Chico Mendesring en het Flamingopad. De eerste gaat direct vanaf de Wantijdijk de woonwijk is, hetgeen voor de sociale veiligheid zeer positief is. Als avondroute heeft deze dan ook onze voorkeur. De route via het Flamingopad geniet minder sociale controle, maar deze heeft wel een rechter verloop (van belang voor de oriëntatie). Wanneer de gemeente (door middel van bebording) inzet op het stimuleren de route via het Flamingopad te nemen, dient deze over de Groene Zoom teruggedleid te worden naar de Randweg en niet via de Hastingsweg. Start de communicatie ten aanzien van de alternatieve route nadrukkelijk pas als de aansluiting van beide routes via de Wantijdijk voldoende veilig is.

B3: Traject met enerzijds een dichte beplanting en anderzijds een geluidsscherm (inclusief de afgangen)

Dit deel van de route van de oostelijke fietsverbinding betreft een beplanting met bosplantsoen tot ca. een halve meter uit het fietspad. Door een lichte bocht in de weg is het totaaloverzicht niet optimaal. Dit wordt versterkt door het feit dat er geen vluchtwegen zijn.

Door de oranje verlichting vanaf de N3 wordt het bosplantsoen oranje-roodroute gekleurd, hetgeen het passanten het gevoel geeft door een 'brandend braambos' te fietsen. Erg onaangenaam. De populieren langs het pad hebben op dit moment nog te weinig omvang om deze lichthinder tegen te gaan. Wanneer de populieren ('s zomers) wel het licht kunnen wegvangen zullen ze echter ook flinke stammen hebben, waarachter mensen zich kunnen verbergen. Aangezien deze bomen bovendien dicht op het pad staan, is de aansprakelijkheid van de gemeente ten aanzien van letsel door takbreuk een tweede kwetsbaar punt.

De afritten naar de kade langs het Wantij zijn steil en slecht verlicht, hetgeen de gevoelens van onaangenaamheid verheven. De gemeente is van plan de afritten aan beide zijden minder steil te maken, ongeveer 1:30. Onder de N3 is het viaduct slecht verlicht. Om geen schijnveiligheid te genereren is dit een gewenste maatregel. Men heeft hier 's avonds niets te zoeken (hoewel hangjongeren uit Stadspolders daar anders over denken) en verlichten van de spot zou in de hand kunnen werken dat men er zich veilig zou kunnen wanen, terwijl daar geen reden toe is.

Overdag wordt de route veel gebruikt. 's Avonds vooral door brommers, die een lange afstandsverbinding tussen Dordrecht en Papendrecht en het achterland bewerkstelligen.

Door Stadspolders (Oudelandshoek) loopt een alternatieve route: een pad met water erlangs en woningen in de verte. De aansluiting bij de Wantijdijk ter hoogte van de Orinoco is helaas niet goed genoeg en het vervolg op de Hastingsweg is ook niet prettig.

Aanbevelingen

(I) Tussenplaatsing lichtpunten langs hoofdroute.

(II) Voer de afritten (ook die aan de westkant van de N3) uit als een echt fietspad. Dit houdt in een veel minder steile hellinghoek en breder. De borden 'wandelpad' zijn dan niet meer op z'n plaats. Verleg de afrit aan de oostkant eventueel meer naar de oostkant (richting schapenwei), zodat de kruising met de Wantijdijk overzichtelijker wordt en de route naar de woonwijk ter hoogte van de Orinoco vloeiender verloopt.

(B) Achterstallig beheer bosplantsoen herstellen: tot op minimaal 2.00 meter van het fietspad terugzetten tot op de grond; vrijmaken van verlichtingsarmaturen, zoals bij de afrit naar het Wantijter hoogte van de Orinoco; zorg voor goed zicht door de bocht heen op het punt waar de afrit en de hoofdroute bij elkaar komen. Idealiter ontstaat er door ontwerpend beheer over een aantal jaren een profiel met solitaire bomen in een talud zonder onderbeplanting (met gras). Kap de populieren op basis van een systeem van blijvers en wijkers en plaats andere bomen verder van het pad bij, opdat op termijn er een parkzone komt met solitaire populieren, zonder onderbeplanting

(V) Geef aan dat de overzijde in de avonduren een betere en veiligere route is. Maak ook beter bekend dat door Stadspolders alternatieve routes lopen: de Chico Mendesring en het Flamingopad. De eerste gaat direct vanaf de Wantijdijk de woonwijk is, hetgeen voor de sociale veiligheid zeer positief is. Als avondroute heeft deze dan ook onze voorkeur. De route via het Flamingopad geniet minder sociale controle, maar deze heeft wel een rechter verloop (van belang voor de oriëntatie). Wanneer de gemeente kiest voor de route via het Flamingopad, dient deze over de Groene Zoom teruggeleid te worden naar de Randweg en niet via de Hastingsweg. Start de communicatie ten aanzien van de alternatieve route nadrukkelijk pas als de aansluiting van beide routes via de Wantijdijk voldoende veilig is.

Traject C: kruispunt N3 met provinciale weg

Overzichtelijk vrij open talud met losse populierenbeplanting, die alzijdig zicht bieden. Regelmatig passeren groepjes scholieren en 's avonds is het net als elders in het plangebied druk met atleten en voetballers, die zich aan het inlopen zijn. Het deelgebied is goed verlicht, al moet het langzame verkeer meeliften op de verlichting voor het autoverkeer: de lichtmasten staan te ver uit elkaar (ca. 30 meter), maar extra verlichting lijkt niet nodig. Het is jammer dat het langzame verkeer een flink stuk moet omfietsen om op het talud te komen. Hier is helaas (naar verwachting) niets aan te doen.

Geen nadere opmerkingen

Traject D

D1: Tracé Overkampweg tot tunneltje Dordwijklaan

Het fietspad slingert hier door het park en ligt op geruime afstand van de N3. Overdag is dit een prettige route, die erg veel gebruikt wordt door leerlingen van het Leerpark en andere scholen. In de schemer- en avonduren is dit traject ronduit eng. Er is onvoldoende verlichting (de masten staan ver uit elkaar) en de oriëntatieverlichting aan het eind van de Achterweg doet spookachtig uit het niets op. Ook de bocht in de weg en de hiermee optredende onoverzichtelijkheid draagt bij aan onveiligheidsgevoelens. De beplanting staat aan de westzijde erg dicht op het fietspad. Door het gebruik van taxus levert dit ook onoverzichtelijke plekken op. Langs de N3 is een kunstwerk in het flauw lopende talud, dat bestaat uit verschillende massieve blokken van gecorrodeerd ijzer. Deze lijken in de schemer net mensfiguren, die uit het duister opduiken en samen met het neonlicht van de randweg voor angstaanjagende taferelen kunnen zorgen.

Opvallend genoeg wordt de route onder het tunneltje en door het park/langs de N3 's avonds vooral gebruikt door atleten/sportlieden van de diverse sportverenigingen langs de N3. Het tunneltje is niet geheel overzichtelijk, maar dat levert overdag geen problemen op. 's Avonds is het gebruik van het tunneltje voor doorgaande fietsers verder nihil. Dit heeft ermee te maken dat er verder geen vervolgroutes in bebouwing is en het als onveilige avondroute te beschouwen valt. Door de hekwerken op de betonnen constructie is er geen direct vervelend contact vanaf het talud te verwachten. Nadeel is echter wel, dat de hekwerken de zichtbaarheid beperken.

De verlichting is verre van gunstig: het fietspad onder de tunnel wordt begeleid door neonlampen langs de N3, die op snelverkeer zijn afgestemd.

Aanbevelingen

(I): Rechttrekken bocht in de weg tussen Achterweg en Overkampweg.

(II): Afstemmen verlichting op menselijke maat fietsers en overstappen op wit licht i.p.v. neon; de verlichting langs het pad én de tunnel verbeteren door het bijplaatsen van masten.

Het tunneltje onder de N3 wordt in het kader van een aanpassing tot fauna-passage. In paragraaf 5.8 wordt hier nader bij stilgestaan.

(O): Realiseer aan de zuid-oostkant van dit traject een struikloze zone langs het pad van enkele meters. Treed hiervoor indien nodig in overleg met de eigenaar van het landgoed.

D2: Van tunneltje Dordwijklaan tot kruispunt met Provinciale weg

Een desolaat gedeelte van het traject langs de N3. De N3 verwijdt zich van het fietspad. Het pad ligt in een vrij open zone, met eerst nog een parkachtig uiterlijk (achter het verzorgingscentrum Dubbelmonde), daarna nieuwe bebouwing, bestaande uit een cirkelvormige bebouwing met serres naar het tussenliggende water toe. Vanuit de woningen is enig zicht op de fietsroute. Even verderop grenst het pad aan de "taludwoningen", die zich afkeren van de fietsroute. Pas naar het kruispunt met de Provinciale weg toe opent de bebouwing zich naar de weg. De verlichting is niet optimaal: de hoge masten staan ver uit elkaar.

Tijdens de avondobservatie reed er een brommertje met lastige gastjes heen en weer, een gebeurtenis, die zeker geen incident is en onveiligheidsgevoelens oproept.

's Avonds is dit deel van het traject verlaten en net als het vorige traject een weinig aantrekkelijke oost-west gerichte langzaamverkeerroute.

Aanbevelingen

(I) Plaats lichtmasten bij, bij voorkeur in driehoeksverband.

(V) Algemeen onder de aandacht brengen dat er een goede alternatieve avondroute bestaat aan de rand van Dubbeldam: Burgemeester Jaslaan en Koningstraat. Twintighoeven is op zich een goede alternatieve route, maar deze ligt wel ver weg van de Randweg.

Op korte termijn kan deze route aangeduid worden. Na realisatie van het Leerpark is het echter goed ook aan de westzijde een alternatieve route aan te geven door de bebouwde kom.

Traject E: Kruispunt Overkampweg/fietspaden N3

Het kruispunt is overzichtelijk. Vanuit verkeersveiligheid vallen hier ongetwijfeld opmerkingen te maken, maar vanuit de optiek van sociale veiligheid is het niet problematisch.

De Overkampweg heeft een tweezijdig fietspad aan de parkzijde dat enigszins gescheiden ligt. Ondanks dat dit pad richting Dubbeldam van de weg 'wegloopt' is dit tot de oversteek naar het Ziekenhuis/gezondheidspark geen probleem. De eiken tussen fietspad en weg hebben geen onderbeplanting en er is daardoor een hoge mate van transparantie.

Vanaf deze oversteek wordt het fietspad met een flauwe bocht opgenomen in het park en verschijnen er behalve onderbeplanting tussen de eiken ook taxussen (wintergroene struiken) aan de parkzijde aan de rand van het fietspad. Tussen het fietspad en de autoweg belemmert onderbegroeiing het zicht. De slechte zichtbaarheid aan beide zijden levert gevoelens van onveiligheid op.

Aanbevelingen

(I) vervelende slinger op het tracé Oversteek-Dubbeldam (Karel Lotsyweg) rechte trekken zodat de route voor langzaam verkeer dicht bij de auto's blijft.

(B) Taxussen dicht op fietspad verplanten naar parkzone;

(B) Onderbeplanting bij eiken op traject oversteek Gezondheidspark-Dubbeldam dunnen.

Traject F

F1: Fietspad achter Titus Brandsmaschool en bedrijventerrein tussen N3 en Karel Lotsylaan

Het meest zuidelijke deel is redelijk overzichtelijk, omdat de bebouwing terugligt en het fietspad op enige afstand van de snelweg ligt. Naar het zwembad toe wordt het steeds overzichtelijker. Het pad heeft (naar het zuiden toe gezien) een boomloze zone van ca. vier meter, waarna een hekwerk komt (zwembad). Aan de zijde van de N3 is een sloot met daarachter opgaande beplanting. Het is ook voor de avonduren een overzichtelijk profiel. Overdag is dit deel druk gebruikt en goed overzichtelijk. 's Avonds is het er niet prettig fietsen omdat er over enkele honderden meters geen avondactiviteiten zijn en geen woningen aan het pad grenzen. Een alternatief in de vorm van de Karel Lotsyweg is er evenwel ook niet: dit is een parallelle route, die tussen bedrijven en sport/gezondheidscentrum doorloopt en in weinig sociale controle voorziet.

Ter hoogte van de zuidrand van het zwembad wordt de verlichting onderbroken en verdwijnt de sloot. Dit traject dient beslist verbeterd te worden, omdat er geen alternatieven aangereikt worden in het noordelijk gedeelte van Sterrenburg.

Aanbevelingen

(I) Zet het profiel van het fietspad zoals het er ter hoogte van het zwembad is voort in het stuk ter hoogte van de Amnesty Internationalweg. Dat betekent dat je enerzijds het hekwerk en anderzijds het water doortrekt. Daarmee wordt het mijn en dijn helder gedefinieerd. Daarmee kunnen niet onverwacht vanaf het bedrijventerrein potentiële daders/kwaadwillenden het fietspad benaderen.

(I) Verlichting moet doorgezet worden aan de zijde van de N3 en bij voorkeur in driehoeksverband bijgeplaatst worden aan de overzijde.

(O/V) Omdat het Gezondheidspark ook 's avonds veel fietsers zal trekken, stellen we voor afspreekpunten te maken, waar fietsers elkaar kunnen opwachten om samen op te fietsen. Emmen, een gemeente met een kern en veel buitenwijken in bosachtig gebied, kent zo'n systeem om het uitgaanspubliek 's nachts te stimuleren om stromen te bundelen. Wachtplekken bijvoorbeeld in de directe omgeving van de verkeerslichten bij Overkampweg en bij de afslag op de Galileilaan.

F2: Tracé tussen zwembad en sporthal

Op het laatste stuk voor het kruispunt (tracé E) is er een sterk afwijkend profiel. Hier is een zijstraat, die op het fietspad uitkomt en vanwaar auto's naar parkeerterreinen achter de sporthal lopen. De eigendomsgrenzen zijn onduidelijk geregeld en de onoverzichtelijke hoek die optreedt is ongunstig voor gevoelens van veiligheid.

Aanbevelingen

(I) Trek het hek van het zwembad door langs de parkeerplaats en maak de ontsluiting van de tennishal vanaf de Overkampweg en niet vanaf deze zijtak van de Karel Lotsyweg (genaamd Karel Lotsypad). Indien dit niet mogelijk of vanuit andere perspectieven niet wenselijk wordt geacht, maak de achterkanten in de Karel Lotsyweg dan beter overzichtelijk doorbij de herstructurering van het Gezondheidspark de gevels of erfscheidingen in één rechte lijn te leggen.

Traject G: Kruispunt Gallileilaan en N3

Fietsers op het oostelijk fietspad langs de Randweg hoeven dit drukke kruispunt niet over te steken, maar kunnen meeliften met de N3. Vanuit verkeersveiligheid is dit gunstig. Vanuit sociale veiligheid minder. Dit omdat het fietspad na even contact te hebben met de wijk bij de afdaling (in zuidelijke richting) meteen in een fuik van groen verdwijnt (profiel H1). Dat er goede alternatieve veilige routes in de wijk Sterrenburg in zuidelijke richting zijn is niet aangegeven.

Aanbevelingen

(I) Bewegwijzering plaatsen met vervolgroute door Sterrenburg (Oberonlaan) op de afslag naar deze wijk.

(B) meer zicht creëren op de wijk (vise versa) bij de afdaling van het talud.

Traject H

H1: Fietspad met aan weerszijden taluds met bosplantsoen

Het fietspad ligt hier opgesloten in een erg tunnelachtig profiel, waarbij hoog opgeschoten bosplantsoen tot ca. 1.5 meter van de rand van het fietspad loopt. Doordat het pad een flauwe bocht maakt is het totale traject niet te overzien. Achter het bosplantsoen aan de zijde van Sterrenburg is er eerst een greppel en dan diepe achtertuinen van woningen. Deze liggen evenwel dermate ver van het pad, dat er geen informele controle mogelijk is. Overdag wordt het fietspad veel gebruikt door scholieren. Bij opname waren er tussen 15.00 en 16.00 uur doorlopend groepjes fietsers aanwezig, die vooral zuidwaarts fietsten.

In de avonduren werd erg weinig gebruik gemaakt van het pad. Dit komt niet alleen door de dichte beplanting, maar ook doordat de verlichtingspunten eenzijdig en ca. 50 meter uit elkaar staan. Hierdoor is er op geen enkele manier gelijkmatigheid te verkrijgen. Het is wel positief dat het wit licht is.

Aanbevelingen

Voorkomen moet worden dat hier schijnveiligheid wordt gecreëerd. Dat betekent dat er geen suggestie gewekt kan worden dat de route 's avonds veilig zal zijn. Bijvoorbeeld door enkel goed te verlichten. Op dit traject is een cockpit van maatregelen aan te bevelen. Het gaat hier duidelijk om EN/EN situaties.

(I) Plaats verlichtingsmasten bij. Idealiter staan deze aan de Sterrenburgzijde. De afstand is dan nog groot, maar door de plaatsing in driehoeksverband wordt wel enige mate van gelijkmatigheid verkregen.

(B) Het bosplantsoen wordt aan weerszijden gedund, zodat hoge beplanting minimaal 2 (maar beter 4) meter uit de rand van fietspad blijft. Idealiter ontstaat er door ontwerpend beheer over een aantal jaren een profiel met solitaire bomen in een talud zonder onderbeplanting (met gras). Opvallend was, dat tijdens een tweede schouw op dit traject de snoeiwerkzaamheden in volle gang waren. Het streefbeeld vanuit optiek van sociale veiligheid wordt hiermee bereikt.

Bewoners van de Oberonlaan hebben zich in het verleden verzet tegen het snoeien van het groen.

(V) Parallel aan dit gedeelte van het fietspad loopt in Sterrenburg de Oberonlaan/Saturnuslaan: een doorgaande, zij het verspringende aaneenschakeling van straten, die telkens in het zicht van woningen loopt. Dit is een ideale avondroute. Door dit bekend te maken in een communicatieplan met de scholen kunnen onveiligheidsgevoelens teruggebracht worden.

H2: Fietspad met talud en bosplantsoen aan N3 zijde en een open zijde naar Sterrenburg

Het fietspad heeft alleen naar de N3 toe een talud met bosplantsoen. Aan de oostzijde is een open overgang naar de wijk Sterrenburg. Tussen fietspad en wijk ligt een plas van aanvankelijk een meter of veertig, later twintig. De woningen hebben goed zicht op het fietspad. Er is een vrij lage borstwering om geluidshinder van brommers te beperken. Voor dit betonnen element is aan de zijde van de woningen een strook van botanische rozen. Vanaf het fietspad gaan twee bruggen de wijk in. De meest zuidelijke is een echte hangplek/ontmoetingsplek voor jongeren. Dit heeft er vooral mee te maken dat de woningen hier 'weglopen' van het fietspad. Naar de weglopende ruimte toe neemt het aantal dakkapellen echter toe, hetgeen het gevoel van veiligheid (door zicht vanuit woningen) wel vergroot.

De verlichting staat hier weliswaar iets dichter op elkaar dan bij profiel H1, maar is nog niet gelijkmatig genoeg. Ook hier is het positief dat het wit licht betreft.

Aanbevelingen

(I) Verlichtingspunten aan de overzijde van het pad bijplaatsen levert een meer gelijkmatig beeld op.

(B) Dun bosplantsoen aan weerszijden, zodat hoge beplanting minimaal 2 (maar beter 4) meter uit de rand van fietspad blijft. Idealiter ontstaat er door ontwerpend beheer over een aantal jaren een profiel met solitaire bomen in een talud zonder onderbeplanting (met gras).

(V) Parallel aan dit gedeelte van het fietspad loopt in Sterrenburg de Oberonlaan/Saturnuslaan, een doorgaande, zij het verspringende aaneenschakeling van straten, die telkens in het zicht van woningen loopt. Dit is een ideale avondroute. Door dit bekend te maken in een communicatieplan met de scholen kunnen onveiligheidsgevoelens teruggebracht worden.

Traject I: Kruispunt fietspad met Copernicusweg en directe omgeving

Het kruispunt is overzichtelijk en voor het autoverkeer goed verlicht. Het fietsverkeer profiteert onvoldoende van de verlichting. Dat geldt zowel voor de weg onder het viaduct als de rest van het kruispunt. Verder valt de graffiti onder het viaduct van de N3 op.

In hoofdstuk 5 wordt een aanzet voor een nieuw verkeersplan voor deze kruising besproken.

Aanbevelingen

(I) Plaats lichtpunten bij die zijn afgestemd op het fietsverkeer: lage masten op korte afstand, die wit licht geven.

(B) Verwijder de graffiti onder het viaduct en schilder de wanden en het plafond wit.

Traject J

J1: Fietspad langs geluidsscherm met talud en open zijde naar Sterrenburg

Het profiel lijkt erg op H2, met het verschil dat er een smalle strook bosplantsoen voor het geluidsscherm is en er een open zone met geschakelde buurtspreekplekken is aan de zijde van Sterrenburg.

De verlichting staat op redelijke afstand van elkaar, maar is niet dekkend en ook niet gelijkmatig. Het bruggetje is een verzamelplek voor de jeugd. Het is het laatste contact met bewoning. Geen prettige plek om te passeren als er rondgehangen wordt.

Aanbevelingen

(I) Lichtpunten aan de overzijde van het pad bijplaatsen levert een meer gelijkmatig beeld op.

(V) Door Sterrenburg lopen de Eulerlaan en de Assumburg. Deze liggen weliswaar wat verder weg van de fietsroute langs de N3 dan de Graveerstift en Waterman, maar deze laatste routes verspringen zo sterk, dat de oriëntatie er slecht is. Leidt de route overigens niet naar de N3 terug via het Rustenburgpark, want dat wordt 's avonds als een onveilige locatie ervaren. De doorgaande wegen door Sterrenburg vormen een potentieel ideale avondroute. Door dit bekend te maken in een communicatieplan met de scholen kunnen onveiligheidsgevoelens teruggebracht worden.

J2: Fietspad dat op een dijkje ligt met aan twee zijden water

Na het bruggetje wordt het fietspad een landweggetje op een dijkje. Het is een heel rustig traject dat de Kilweg kruist en verder gaat over de Smitsweg naar de velden van v.v. Wioldrecht, het Wittensteinpark en het buitengebied (Wioldrechtse Zeedijk). Er is alzijdig zicht, maar de woningen liggen erg ver weg (meer dan 100m.). Aan de zijde van de snelweg is het niet storend dat er beplanting staat. Sterker nog: het is hier, omdat er geen geluidsscherm meer is, juist wel prettig dat er enige barrières zijn. Zo wordt voorkomen dat 's avonds de koplampen al te veel in de gezichten van de fietsers schijnen. Dat wordt echter niet volledig voorkomen en bij de avondschouw waren lange schaduwen te zien, die fietsers schrik kunnen bezorgen. Vlak na de bocht houdt de straatverlichting op en duikt pas op de hoek van de Kilweg weer in de vorm van oriëntatieverlichting op.

Aanbevelingen

(I) Zet de verlichting van het fietspad door tot aan de Kilweg en plaats ook bij aan de overzijde, opdat een driehoeksverband ontstaat.

(II) Plaats onderbeplanting op het landje tussen snelweg en sloot om verblinding en lange schaduwen te voorkomen.

J3: Kilweg met ondertunneling

Overdag is dit al een niet erg aantrekkelijk traject, hoewel het redelijk gebruikt wordt door verkeer vanaf Amstelwijck en vanaf de Smitsweg. Het viaduct onder de N3 is laag, zit vol met graffiti en is slecht verlicht. Vlak bij de tunnelmond staat een neonverlichting, die puur op automobilisten is afgestemd. Onder het viaduct is spaarzame verlichting opgenomen in het beton. Dit licht is weliswaar wit, maar draagt niet bij aan gevoelens van veiligheid. Dat heeft te maken met het feit dat er aan de Amstelwijckse zijde geen verlichtingsmasten zijn opgenomen.

In de toekomst komt hier bedrijventerrein Amstelwijck en een halte van NS/lightrail. Bij de beoordeling van het plan op hoofdlijnen (zie hoofdstuk 5) worden aanbevelingen aldaar meegenomen.

Aanbevelingen

(I) Betere verlichting aan de oostzijde van het viaduct en onder het viaduct. Overigens vertelde de beheerder van de openbare verlichting in de workshop dat de fietsroute langs de N3 tot aan de kruising met de Kilweg verbeterd zal worden. Over het vervolg naar de westkant, onder de tunnel door, werden geen uitspraken gedaan.

(B) Verwijder regelmatig de graffiti, binnen 24 uur wanneer het schokkende en kwetsende graffiti betreft, in andere gevallen binnen 5 werkdagen. Om het verwijderen van graffiti te vergemakkelijken kan gekozen worden voor een coating. Doordat dat filmlaagje na het schoonmaken opnieuw aangebracht moet worden is dit een weinig duurzame oplossing. Er kan ook voor gekozen worden de wand regelmatig over te schilderen.

Verlichting aanbrengen onder viaduct Merwedestraat en gelijkmatige overgang naar buitengedeelte bewerkstelligen.
(B) Herstellen hekwerk langs de afrit naar Staart en verdunnen bosschages (opdat er bomen of struiken in een grasachtige setting ontstaan);

Traject B: West tracé parallel aan de N3

Dit is een geheel open traject dat langs sportcomplex en Jeugddorp tot aan de Provinciale weg loopt). Het is prettig open fietsen langs de N3, waar op deze plaats niet al te hard gereden wordt. Er kunnen geen onverwachte personen met kwade bedoelingen opduiken. De route onderaan het talud is overdag (langs de sportvelden van S.C. Stadspolders uitkomende op de Groene Zoom) nog een alternatief, maar in de avonden niet. Aan de teen van het talud zijn ter hoogte van Jeugdland parkeerplaatsen, waar bij avondschouw dingen gebeurden, die het daglicht niet konden verdragen. Doordat het fietspad veel hoger loopt, is er geen directe zorg voor confrontaties. Het enige dat ontbreekt is een op de fietser toegesneden verlichtingsbron. Nu liften de fietsers mee op het oranje licht van de N3. Naar de Wantijdijk is een erg steile afrit.

Aanbevelingen

(I) Plaats verlichting bij die op fietsers is afgestemd (wit licht en lage masten op korte afstand van elkaar).

(II) Voer de afrit naar de Wantijdijk uit als een echt fietspad. Dit houdt in een veel minder steile hellinghoek en breder.

(V) Voorlichting geven over de aantrekkelijkheid van deze avondroute boven de westelijke route.

Traject C: Kruispunt N3 west met provinciale weg

Het profiel van B zet zich voort over de provinciale weg heen. Het is er aantrekkelijk fietsen, daar er contact is met de atletiekvelden van Reeland. Op het hooggelegen fietspad lopen ook veel groepjes sporters van de sportverenigingen, die langs dit deel van het tracé zijn gesitueerd.

De afrit naar de Crayensteinstraat is overzichtelijk en levert overdag en 's avonds geen onveiligheidsproblematiek op. Op het maaiveld van de parallel aan de Provinciale weg lopende Reeweg Oost wordt een aantrekkelijke route door de bebouwde kom aangeboden, die zich voortzet in de Twintighoeven. Deze route ligt echter vrij ver van de Randweg, maar fietst ook 's avonds erg prettig.

Aanbevelingen

(I) Op fietsers afgestemde verlichting (wit licht en lage masten op korte afstand van elkaar) aan de zijde van de sportvelden/atletiekbaan bijplaatsen.

(II) Door bebording aantrekkelijke alternatieve avondroute langs de Reeweg Oost en Twintighoeven aangeven. Na realisatie van het Leerpark kan een alternatieve route dicht bij de Randweg aangegeven worden.

(V) Voorlichting geven over de aantrekkelijkheid van deze avondroute boven de oostelijke route.

Traject D

D1: Tussen kruisingen met Provinciale weg en Dubbeldamse weg

Fietspad ontbreekt aan de westzijde. Een alternatieve veilige avondroute loopt via de Twintighoeven, al ligt deze weg wel redelijk ver van de Randweg vandaan.

Aan de oostkant is ook een fietspad via de Burgemeester Jaslaan en de Koningstraat aangelicht. Ook dit is redelijk ver weg, maar het is een alternatief.
Aanbeveling

(V) Geef de alternatieve routes via de Burgemeester Jaslaan en de Koningstraat duidelijk aan en op korte termijn ook de route via de Twintighoeven. Op langere termijn kan in het Leerpark een route dicht bij de Randweg aangereikt worden.

D2: Tracé Dubbeldamse weg - Overkampweg

Een fietspad ontbreekt aan de westzijde. Het Leerpark biedt weliswaar alternatieve kruip-door-sluipdoor routes, maar dat geldt vooral voor overdag en niet voor de avonduren. In het kader van studie van DSP- groep voor sociale veiligheid in relatie tot het ontwikkelen van het Leerpark is voorgesteld om te studeren op de mogelijkheden voor een fietspad parallel aan de N3, tussen Woonwagencentrum en Maria Montessorilaan (hoek Laan der Verenigde Naties). In de SPvE plannen van Atelier PRO voor het Leerpark zijn deze inspanningen terug te vinden.

Traject E: Kruispunt Laan der Verenigde naties

In het kader van de ideeën over het kruispunt in relatie tot Gezondheidspark en Leerpark worden bij de studie naar de ovonde in de structuurschets Knooppunt Dordwijk hieromtrent (hoofdstuk 5) nader uiteengezet.

Traject F: Traject tussen Laan der Verenigde Naties en Hugo van Gijnweg

Fietspad ontbreekt aan de westzijde. Goede avondroutes in de bebouwde kom van Zuidhoven.

Aanbeveling

(I) Geef de alternatieve route duidelijk aan.

Traject G: Knooppunt tunnel Galilëilaan nabij station Dordrecht Zuid

De onderdoorgang is redelijk verlicht. Als 'naar' wordt de insteek met stijgpunt naar de sporen ervaren. Deze zijn onder het viaduct gesitueerd in een inham. Uit ervaringen met een vergelijkbaar traject (onderdoorgangen met haltes voor de Lelylaan in Amsterdam west) is gebleken dat hier zonder kostenverslindende trajecten weinig aan te verbeteren valt. Toch vallen er aanbevelingen te destilleren.

Aanbevelingen

(I) Zorg voor een zodanige ophanging van armaturen, dat als kwaadwillenden zich in de nissen opstellen, de schaduwen van deze lieden op enige afstand zichtbaar zijn.

(B) Sluit de stijgpunten in de rooilijn van de onderdoorgang af in de nachtelijke uren en zorg voor een adequaat sleutelbeheer.

Traject H: Traject tunnel Galilëilaan en Copernicusweg

Fietspad ontbreekt aan de westzijde. Alternatieve avondroutes zijn voorradig in Crabbenhof.

Het enige stuk fietspad is tussen Zuidendijk en Domela Nieuwenhuisweg. Dit is een goed verlicht pad met solitaire bomen in een gazon. Deze route is overdag een prima route, maar 's avonds is de route te eenzaam: ca. 200 meter zonder directe sociale ogen.

Aanbeveling

(I) Geef de alternatieve route via Crabbenhof duidelijk aan.

Traject I: Knooppunt Copernicusweg, afritten N3 en fietsroute Zuidendijk

Het knooppunt is aan de westzijde van de tunnel weinig overzichtelijk: daar is in een bocht van de weg opgaande beplanting, inefficiënte verlichting (defect en op autoverkeer gedimensioneerd) maatgevend voor onveiligheidsgevoelens op de plek waar de opstelruimte voor de bewaakte overweg is. Het fietspad wordt veel gebruikt. Ook 's avonds is de Zuidendijk een belangrijke noord-zuidverbinding tussen Crabbenhof en Wieldrecht enerzijds en Sterrenburg anderzijds.

Aanbevelingen

(I) Verbeteren lichtstructuur tot spoorovergang (ook onder het viaduct).

(B) Snoeien opgaande beplanting in bocht Zuidendijk.

Traject J: Traject tussen Zuidendijk en Kilweg

Hier loopt het fietspad niet vlak langs de N3, maar tussen de spoorlijn Dordrecht-Roosendaal en de sportcomplexen van Amstelveen. Overdag is dit een rustige en aantrekkelijke route. 's Zomers is er, zo zijn de ervaringen uit eerdere schouwen voor andere projecten, soms evenwel ook overdag ongewenst volk. Dat heeft te maken met gluurders, die om en bij het nudistenterrein rondhangen (bron: onderzoek in het kader van de rapportage *Veilig sporten in Dordrecht, inventarisatie van de omvang, de aard en de mogelijke oplossingen ter voorkoming van criminaliteit op sportparken in Dordrecht*, DSP augustus 2001)

In de avonduren is dit absoluut geen prettige verbinding. Bij de avondschouw was er een auto, die op de schouwers in begon te rijden, puur uit baldadigheid, maar daardoor des te verontrustender. De Smitsweg is hier redelijk verlicht (hoge armaturen, ver uit elkaar, afgestemd op het autoverkeer), maar door het ontbreken van woningen en daarmee informele controle over een afstand van ca. 1.5 kilometer is dit geen goede alternatieve route.

In de workshop bleek dat de verlichting op dit deel van de Smitsweg uit oogpunt van verkeersveiligheid zal worden verbeterd. De sporters hebben hierom gevraagd, omdat zij vaak langs deze weg lopen. Vanuit sociale veiligheid is minder goede verlichting op deze plaats echter helemaal niet slecht, omdat schijnveiligheid daarmee wordt voorkomen. Het besluit de verlichting te verbeteren is echter al genomen. Vervolgens is het dan ook belangrijk om te voorkomen dat mensen deze route gaan gebruiken met de gedachte dat het er wel veilig zal zijn. Daarnaast zou het goed zijn wanneer de sporters, net zoals nu gebeurt, in groepjes van het ene naar het andere veld blijven lopen. Dit is naar verwachting echter niet te beïnvloeden.

Aanbevelingen

(I) Voortzetten verlichting tussen tunnelmond en landelijke bebouwing van de Kilweg meer naar het westen.

5 Herstructureringsplannen

5.1 Inleiding

Op het traject van het fietspad langs de Randweg en in de directe omgeving ervan staat een aantal plannen op stapel.

DSP- groep heeft het volgende materiaal aangeleverd gekregen om te analyseren en van advies te voorzien:

- Gemeente Dordrecht, Bureau Alle Hosper, De Dordwijkzone op de kaart, Ontwikkelingsplan voor het parkgebied van Wantij tot Zeedijk, september 1999;
- Bestek Faunapassage Dordwijktunnel;
- een tekening van de reconstructie van het fietspad rond de aansluiting Randweg-Merwedestraat-Baanhoekweg;
- de Structuurschets Knooppunt Dordwijk;
- Kuiper Compagnons, coördinatietekening Amstelwijk, concept d.d. 6 augustus 2002.

Sommige plannen zijn al heel concreet en staan op het punt te worden uitgevoerd, andere bevinden zich nog in het verkennende stadium. De status van de plannen is steeds aangegeven.

5.2 De Dordwijkzone op de kaart

Het rapport doet een aantal voorstellen om de ecologische en recreatieve potenties tussen het noorden en zuiden van Dordrecht door ruimtelijke ingrepen te verbeteren. Voor de infrastructuur van fietspaden betekent dit het voorstellen van alternatieve routes, hetgeen in enkele gevallen ook verbeteringen voor het plangebied betekent. Het gaat hier bijvoorbeeld om het verbeteren van recreatieve routes aan de oostzijde van Reeland.

Een belangrijk item is het verbeteren van ecologische potenties. Door betrokkenheid bij meerdere projecten waar ecologische projecten speelden is naar voren gekomen dat sociale veiligheid van langzaam verkeer en ecologie vaak een spanningsboog opleveren.

5.3 Merwedestraat - Baanhoekweg

Bij de gemeente leeft het idee om de route via het fietstunneltje te verleggen. Het bestudeerde ontwerp staat nog ter discussie en heeft derhalve geen status.

In het ontwerp ligt de bocht in het fietspad zowel aan de noord- als de zuidzijde te dicht bij de tunnelmond. Verkeerstechnisch is dit niet goed, maar ook voor de sociale veiligheid is het niet wenselijk: gebruikers moeten ver van tevoren door de tunnel heen kunnen kijken. De oude situatie is in dit opzicht gunstiger.

Daarnaast is de routing verwarrend voor mensen die vanuit de tunnel naar de Merwedebus willen. De bus ligt recht vooruit, maar om daar te komen moet niet het fietspad rechtdoor gekozen worden, maar de route rechtsaf naar de stoplichten.

Aanbeveling

Leg de bochten in de fietsroute aan beide kanten op minimaal 15 à 20 meter afstand van de tunnelmond.

Zorg ervoor dat de route richting Papendrecht helder wordt aangegeven.

5.4 Afritten Wantijdijk

Er zijn geen tekeningen van de afritten naar de Wantijdijk beschikbaar, maar het voornemen is de afritten te verbreden tot 2,5 meter, onder een helling van 1:30.

Dat is een prima verhouding, die ook voor invalidenwagens geen problemen op zullen leveren. De 125 meter lengte is geen probleem, mits de route overzichtelijk blijft.

Aanbeveling

Maak oogcontact tussen fietsers op het doorgaande fietspad en op de afritten mogelijk. Dit betekent dat de beplanting over de tussen de volledige lengte van de afrit en de hoofdroute transparant wordt gemaakt.

5.5 Verbreding fietspad oostzijde Wantijdijk -Provinciale weg

De gemeente is van plan het oostelijke deel van het fietspad tussen Wantij en Provinciale weg te verbreden tot een echt tweerichtingen fietspad: van 2,70 meter naar 4 meter. Dit plan staat nog ter discussie.

In de workshop is allereerst gediscussieerd over de vraag of de oost- en de westkant allebei noodzakelijk zijn.

De westkant is open en goed verlicht en deze route (die net als de oostzijde eenrichtingsverkeer heeft) wordt ook redelijk veel gebruikt. In de workshop bleek het probleem niet zozeer te zitten aan de noordkant: de route via de westkant bij de Merwedestraat zou zelfs korter zijn dan via de oostkant. Het nadeel van de route aan de westkant is, dat het geen directe aansluiting biedt op de doorgaande route die aan de oostkant loopt. Bij de kruising met de Provinciale weg is de route om van het westelijke naar het oostelijke fietspad langs de Randweg te komen (of andersom) wel langer en dit kan voor de gebruikers een probleem zijn.

De conclusie van het bovenstaande is, dat beide fietspaden wenselijk zijn, of er nu verbreed gaat worden of niet. DSP- groep is geen voorstander van het verbreden van de oostkant. Ons inziens wordt het gebruik aan de oostkant dan namelijk gestimuleerd ten koste van het gebruik aan de westkant. Dit, terwijl de westzijde een potentieel veiliger route is.

Aanbeveling

Zoals het zich aan laat zien, wordt tweerichtingsverkeer aan de oostkant officieel gemaakt zonder het profiel te verbreden. Dit is ons inziens verantwoord wanneer alle voorgestelde maatregelen voor dit oostelijke traject worden gerealiseerd. Het gaat dan om het verbeteren van de verlichting (bij voorkeur aan weerszijden van het fietspad), het kappen van groen, het omvormen van de statige populierenrij tot een dynamische parkzone, het aanleggen van de extra vluchtweg naar Oudelandshoek en het verbeteren van de oprit naar het Wantij. Ook het aangeven van de alternatieve route blijft nodig. Aan de westkant is het verbeteren van de verlichting en het opnieuw verbeteren van de oprit naar het Wantij noodzakelijk. Ook een officiële indicatie van tweerichtingsverkeer is wenselijk.

5.6 Extra afrit de wijk Stadspolders in

Binnen de gemeente wordt overwogen om het fietspad ter hoogte van Oude-landshoek een extra ontsluiting te geven met de woonwijk. Dat zou gebeuren op de plaats ca. 20 meter ten zuiden van het sluisje, in aansluiting op de Amazone. De woningen zijn daar onderbroken en het pad wat er nu tussen-door loopt zou opgewaardeerd kunnen worden tot fietspad. Het fietspad kan dan op de Amazone aantakken.

Deze extra verbinding is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid wenselijk, omdat de fietsers een alternatieve route wordt geboden. Ook in geval van nood is een extra vluchtweg op dit pad welkom. Een potentieel gevaar is echter, dat via dit zijpad ook potentiële daders op het pad kunnen komen.

Aanbeveling

Zorg voor een zeer overzichtelijke aansluiting, zodat gebruikers van het fietspad langs de Randweg van verre anderen aan zien komen via het zijpad.

5.7 Extra afrit naar Groene Zoom

De opdrachtgever heeft aangegeven dat vanuit de gemeente wordt nagedacht over een extra afrit naar de Groene Zoom, achter het Groene Delta College langs.

In de workshop is besproken of een dergelijke afrit beter aan de westkant of aan de oostkant gerealiseerd kan worden. DSP- groep adviseert de extra afrit alleen aan de oostkant te maken. Het voordeel van de huidige route aan de westkant is namelijk juist, dat er geen zijwegen aan zitten. Hierdoor is de route goed overzichtelijk en kunnen niet opeens mensen het fietspad op komen.

De route vanaf de westkant onder het viaduct door naar de oostkant (bij de Groene Zoom) is goed: het is er open en de verlichting onder het viaduct is bijzonder goed. Bovendien worden de stromen op cruciale momenten zo gebundeld.

Aanbeveling

Zorg ervoor dat de afrit aan de oostkant prima overzichtelijk is: plaats geen extra beplanting bij.

Zie af van een afrit naar de Groene Zoom aan de westzijde.

5.8 Faunapassage Dubbeldamseweg

Een extern ingenieursbureau, ADCIM te Hardinxveld-Giessendam, heeft een faunapassage ontworpen voor de Dubbeldamseweg. Dit is inmiddels een definitief ontwerp.

In de bestaande situatie is er reeds een aquaduct, dat onder de N3 doorgaat. Deze watercorridor is in beton uitgevoerd en levert geen bijdrage aan de attractiviteit van de onderdoorgang noch dat hij daaraan afbreuk doet. Enig voordeel van water is wel dat licht weerspiegeld wordt, waarmee de ondergrondse ruimte vriendelijker en ruimtelijker oogt. De ecologische corridor die verbonden moet worden loopt tussen de Dubbeldamseweg (ter hoogte van het woonwagencentrum) en de Dordwijklaan, de route die ingeklemd ligt tussen Dubbelmonde park en Landgoed Dordwijk.

Daarmee wordt in een ecologische structuur voor de natte minnende organismen voorzien. In de nieuwe faunapassage wordt een verbinding voor droogteminnende organismen toegevoegd aan de bestaande natte corridor.

In de huidige situatie is het kruispunt van het fietspad parallel aan de N3 en de mond van de onderdoorgang bij de N3 aan de Dubbeldamse zijde erg slecht overzichtelijk en slecht verlicht (zie ook hoofdstuk 4).

Workshop

Edwin van Son licht de Faunapassage toe. Het worden twee aparte onderdoorgangen, waarbij er geen zicht vanuit de fietsersbuis op de op het aquaduct gelegen faunapassage mogelijk is. Dat is positief.

Alle andere tunnels onder de Randweg door zijn wit gespoten en voorzien van een anti graffiti laag. Deze tunnel niet, die is van Rijkswaterstaat. De verlichting en het beheer verzorgt de gemeente.

De bevindingen

- Het is jammer dat de ruimtelijke werking van het water, die als prettig wordt ervaren, verloren gaat. Aan de andere kant is de scheiding tussen de twee buizen belangrijk voor de overzichtelijkheid. In de nieuwe situatie komt de faunapassage namelijk 1.50 meter boven het maaiveld te liggen.
- De overzichtstekening laat zien dat aan weerszijden van de onderdoorgang aan de oostzijde van de Dubbeldamse weg een hekwerk komt. Daarmee is het groengebied afgeschermd van de langzaamverkeerroute en worden hoeken van waar potentiële daders zich kunnen ophouden, vermeden. Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. In de workshop werd juist gezegd: "De betonnen keermuren en traliehekwerken bij de ingangen gaan weg". Dat is goed voor de overzichtelijkheid, maar de hekken zijn nu toch prettig omdat ze voorkomen dat mensen opeens te voorschijn springen. DSP-groep adviseert dan ook om weer een laag hekwerk op de keermuren aan te brengen.
- In de nieuwe situatie adviseren we nadrukkelijk ook deze tunnel helder witte wanden en plafond te geven en te voorzien van een graffitiwerende coating. Er moet in een afstemmingsoverleg met Rijkswaterstaat duidelijk gemaakt worden dat deze verbetering gewenst is.

5.9 Extra ontsluiting bij discotheek

Bezoekers van de discotheek aan de Amnesty Internationalweg hebben geen directe aansluiting op de Randweg. Binnen de gemeente bestaat het idee om die directe ontsluiting wel te realiseren.

Aanbeveling

Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid zijn we geen voorstander van dit plan. Met zo'n extra ontsluiting wordt het idee naar de bezoekers toe gewekt dat het fietspad langs de Randweg een goede route is om 's avonds (op de heen- en de terugweg van de disco) te nemen. Deze schijnveiligheid moet voorkomen worden. Bovendien leidt een extra route tot opsplitsing van de verkeersstromen, terwijl het voor de sociale veiligheid beter is de stromen te bundelen. Tenslotte ontstaat aan het fietspad langs de Randweg een extra punt waar kwaadwillenden onverwachts vandaan kunnen komen.

5.10 Quicksan structuurschets Knooppunt Dordwijk

Door de opdrachtgever is gevraagd niet te gedetailleerd bij de structuurschets voor het knooppunt Dordwijk stil te staan, aangezien de concrete vormgeving nog allesbehalve vast staat. Omdat de quickscan al wel geschied was, worden de bevindingen hieronder toch integraal weergegeven. Bij de verdere ontwikkeling van de plannen kan dan profijt getrokken worden van de hieronder gegeven aandachtspunten.

In de structuurschets wordt eerst een visie over de stadsregionale betekenis gegeven van het Knooppunt Dordwijk; globaal het gebied waar de Overkampweg overgaat in de Laan der Verenigde naties en waar de op- en afritten van de N3 en de N3 sec zich bevinden. Daarna wordt ingezoomd op het heerontwikkelingsgebied, bestaande uit het Leerpark, de ovonde (en andere oplossingen) en het Gezondheidspark. Bij deze plannen is er voorzien in ingrijpende veranderingen in de openbare ruimte, die verstreckende gevolgen voor de sociale veiligheid van het langzame verkeer zullen opleveren.

■ Ovonde en doorkruisbaarheid door het midden.

De scenario's laten zien dat het middengedeelte van de ovonde voorziet in een langzaam verkeerroute tussen het ziekenhuisterrein en de kop van het Leerpark (t.h.v. het schippersinternaat). Getoond wordt een passerelle met aan de Leerparkzijde een stijgpunt in de vorm van een soort wenteltrap en aan de zijde van het gezondheidspark een lange hellingbaan. Van een dergelijke oplossing zijn niet direct goede voorbeelden voorhanden. Meestal worden dergelijke constructies over verkeersknooppunten grof uitgevoerd (referenties: Zuidplein en verbinding Hillekop en Zuiderpark, beiden in Rotterdam). Beter op sociale veiligheid toegespitste voorbeelden komen vooral uit het buitenland. Een aansprekende referentie is de verbinding over snelwegen en sporen en een rivier bij het Science center in Vantaa/Helsinki in Finland en projecten met ijle verbindingen van de Catalaanse architect Santiago Calatrava voor Barcelona.

Aanbeveling

Geef de langzaam verkeerroute een attractief uiterlijk, zodat de vormgeving een positieve bijdrage levert aan het gevoel van veiligheid.

- Ronduit ongelukkig is de ongelijke behandeling van de toegangen: wanneer een invalide vanaf het Gezondheidspark de oversteek begint, loopt hij/zij dood op de wenteltrapconstructie.

Aanbeveling

Neem aan de zijde van het Leerpark ook een hellingbaan op.

- In de structuurschets worden drie varianten voor de oplossing van het knooppunt Dordwijk geschetst. De drie scenario's worden hieronder kort op de gevolgen voor de sociale veiligheid doorgelicht. Van belang is dat de scenario's in tijd na elkaar gemaakt zullen worden.

Scenario 1: tunnel met huidige kruising N3 opgewaardeerd.

De opwaardering heeft voor de sociale veiligheid geen grote gevolgen. Uit politiegegevens is niet gebleken dat er problemen zijn met de sociale veiligheid van het bestaande viaduct aan de laan der Verenigde Naties. Het viaduct is vrij transparant en goed verlicht. Het opwaarderingaspect zit hem vermoedelijk in het vergroten van de capaciteit, niet in de up-grading van de sociale veiligheidsaspecten.

Scenario 2: tunnel met ovonde N3 opgewaardeerd.

Er ontstaan twee viaducten, één meer dan in de huidige situatie. Dat is voor sociale veiligheid ongunstig. Allereerst omdat viaducten toch te beschouwen zijn als een vorm van ondergronds bouwen. Vanuit sociale veiligheid is het verder niet zo gunstig dat er tweerichtingsverkeer plaatsvindt op de ovonde. Daardoor worden de gebundelde stromen uit elkaar getrokken. Ook vanuit verkeersveiligheid is het o.i. ongunstig dat er tweezijdige wordt gefietst. Dan kunnen er van twee kanten bij afslagen fietsers komen. Omdat een ovonde in tegenstelling tot een rotonde rechte stukken kent en er op de rechtstanden toch weer harder wordt gereden zijn de oversteekplaatsen voor fietsers erg kwetsbaar. Omdat fietsers wel voorrang hebben op de ovonde zal er, ondanks de rechtstanden, voorzichtig gereden (moeten) worden. Ervaringen met de ovonde in Alphen aan den Rijn hebben uitgewezen dat er meer ongelukken gebeuren op de ovonde bij voorrangsregeling voor verkeer op de ovonde omdat mensen ondanks dat ze geen voorrang hebben voorrang verlenen aan fietsers. Hierdoor treden er veel kopstaart botsingen op.

Aanbeveling

Belangrijke aanbeveling is deze voorrangsregeling erin te houden. Bundel de fietserstromen ook zoveel mogelijk.

Scenario 3: tunnel met N3 geknipt.

De N3 wordt stadsautoweg, waarmee enige bijdrage aan sociale veiligheid verwacht kan worden. Verder verdwijnt het viaduct van de Laan der Verenigde Naties. Dat levert een minder nare doorkruisbare ruimte op. Dit scenario is als concept het meest sociaal veilig.

In de structuurschets duikt ook een meer stedelijke variant van de ovonde op. Op deze subvariant, die met een foto van de maquette is opgenomen in de structuurschets (p.43), lijkt het middel erger dan de kwaal. Er ontstaan, behalve de twee onderdoorgangen, non descripte restruimtes, waar de aansprakelijkheid op het gebied van beheer moeilijk te duiden zal zijn en waar zeer moeilijk beheerbare hoeken zullen komen. Onder de opgetilde verkeersruimte lijkt zeer veel parkeergelegenheid te kunnen komen.

Aanbeveling

Zie af van dergelijke complexe verkeersruimte. Het enige goede voorbeeld is de ovonde in Sevilla, die als arena/sportpark is uitgevoerd (architect Carlos Calatrava).

Maar dit is een mediterrane voorbeeld en dat is heel wat anders dan een verkeersruimte in een winderig en regenachtig land als Nederland. Daar doemen hele andere referentiebeelden op, zoals het Roermondplein in Arnhem met de omgevingskunst van Peter Struycken.

- Ovonde als ecologische stepping stone.

Bij de verdere uitwerking van het middengebied van de ovonde wordt gedacht aan een retentiebekken in de vorm van een zuiveringsmoeras. Een dergelijke stepping stone levert vaak een spanningsboog op met sociaal veilig ontwerpen, omdat natuurlijk beheerde gebieden bij bewoners en in dit geval passanten ervaren wordt als niet of slecht onderhouden. Daarmee ontstaan gevoelens van onbehaaglijkheid die resulteren in onveiligheidsgevoelens enerzijds en werkt anderzijds nonchalant gedrag in de hand ("dit wordt toch niet onderhouden, dus dat blikje cola kan er ook nog wel bij").

Slecht beheerde gebieden leveren op hun beurt weer vermijdingsgedrag in de hand. Ecologisch beheerde gebieden worden vaak ten onrechte een laag ambitieniveau toegedicht qua beheersfrequentie.

Aanbeveling

Zorg bij de ecologische zone op de ovonde juist voor een hoog ambitieniveau qua technisch beheer.

Dat betekent een standaard plus niveau (of vergelijkbaar). Concreet komt dit neer op vaker zwerfvuil rapen (blikjes en dergelijke, die de massaal langsfietsende schooljeugd naar en van het Leerpark weg kunnen werpen in het zuiveringsmoeras).

Plaats bij de toegangen van de ovotonde zogenaamde blikvangers om op een uitdagende manier afval van vooral eet -en drinkwaar kwijt te kunnen.

Het woord zuiveringsmoerassen roept bij menigeen associaties op met muggenoverlast. Voorkomen moet worden dat hierdoor mijddrag gaat optreden.

Aanbeveling

Zorg bij de introductie van zuiveringsmoerassen voor een goed communicatieplan over de fasen van (tijdelijke) overlast van ongedierte en schets het eindbeeld.

- **Rotonde Karel Lotsystraat**
Hoewel deze iets verder van de N3 af ligt, willen we toch wel een punt kwijt, omdat het een verkeersknooppunt is in een reeks die de ovonde benadert. Deze klassieke rotonde krijgt een afwijkende voorrangsregeling. Dit is niet gunstig. Wanneer langzaam verkeer gewend is aan het verleend krijgen van voorrang (ovonde) is het onlogisch op de volgende in het traject voorrang te moeten verlenen.

Aanbeveling

Uniforme voorrangsregeling op de rotondes in de reeks Dubbeldam-Centrum.

5.11 Business resort Amstelwijck

Aan de zuidrand van Dordrecht wordt gedeeltelijk op de locatie sportpark Amstelwijck een bedrijventerrein aangelegd. Het plan ligt op hoofdlijnen vast. Dit complex zal van grote invloed zijn op de belevingswaarde van dit nog grotendeels open landschap langs de N3. Met de komst van het bedrijventerrein verschijnt er naast een grote hoeveelheid kantoren en bedrijven, een hoofdontsluitingsweg, die vanaf de N3 aantakt en een extra station van de randstadrail. Door deze ontwikkeling zullen er naar verwachting meer mensen gebruik gaan maken van het zuidelijke deel van de fietsroute langs de randweg.

Omdat het fietspad langs de Randweg geen onderdeel is van de plannen voor Amstelwijck, wordt dit planonderdeel verder niet in de adviezen meegenomen.

De ontwikkeling van Amstelwijck zal echter ook een herinrichting van de directe omgeving tot gevolg hebben. In de workshop bleek het namelijk de bedoeling te zijn om van de Kilweg een vrij liggend fietspad (zonder autoverkeer) te maken. Omdat dit 's avonds een erg stille plaats is, is het positief dat er helemaal geen auto's meer mogen komen.

Aanbeveling

Zorg voor een goede handhaving van het verbod op auto's. Dit kan bijvoorbeeld door pollers te plaatsen zoals die ook bij een laad-en losstrook aan het Statenplein staan. Daar zijn de pollers goed zichtbaar dankzij rode lampjes die altijd branden en gaan knipperen wanneer de pollers omhoog of omlaag gaan.

6 Conclusie

De fietspaden aan weerszijden van de Randweg N3 hebben te maken met een veelheid aan problemen op het gebied van sociale veiligheid. Dat er evenwel geen oplossing voor zou zijn is onjuist. Dit rapport laat zien dat er voor tracéspecifieke problemen tracéspecifieke oplossingsrichtingen mogelijk zijn. Daartoe worden per gedeelte van het fietspad handreikingen gegeven die opgebouwd zijn uit bouwstenen van inrichtingstechnische, beheertechnische, organisatorische of voorlichtingskundige aard. Met deze bouwstenen vallen, per kenmerkend profiel per tracégedeelte, oplossingen te genereren. Afhankelijk van financiën, tijd en/of politiek klimaat valt een cocktail aan maatregelen op basis van de vier bouwstenen samen te stellen. DSP-groep heeft in de matrix van bijlage 1 prioriteiten aangegeven en legt deze aan de gemeente voor.

Om te kijken of de maatregelen voor de verschillende tracégedeelten effectief gebleken zijn, zou er over een aantal jaren een tussenmeting van de objectieve veiligheid en de onveiligheidsgevoelens moeten plaatsvinden. Daartoe is, nadat de maatregelen op verschillende plekken langs het tracé van de N3 zijn verricht, een nulmeting onontbeerlijk.

Bijlagen

Bijlage 1 Matrix adviezen huidige situatie

Legenda:

- I = Inrichting
B = Beheer
O = Organisatie
V = Voorlichting

De vet gedrukte tekst betreft de prioriteiten volgens DSP-groep. De gemeente kan hier desgewenst van afwijken.

Deelgebieden oostzijde	Aanbevelingen			
	I	B	O	V
A1 oost		Dunnen van de wilgenopslag om meer overzicht te verkrijgen over het Wantijdkil. Zorg ervoor dat ver voor de bocht overzicht ontstaat tot aan gebied voor fietstunnel. Vervangen en regelmatig controleren verlichtingsarmaturen.		
A2 oost	Verbeter de verlichting op de oprit van het fietsverkeer.	- Verbeteren vluchtroute brugdek door Camerabewaking/closed circuit television (CCTV) te richten op de vluchtweg. - Verwijderen barrière en legaliseren vluchtroute door middel van bijvoorbeeld een klapdeur.	Beide punten bij B genoemd moeten met Rijkswaterstaat, de beheerder van de brug worden kortgesloten.	
B1 oost	Plaats verlichtingspunten op de aftak- [REDACTED]			
B2 oost	Aanbrengen extra vluchtwegen naar achterliggende wijk (Oudelandshoek), ca. 20 meter van het sluisje in aansluiting op de Amazone.	Door ontwerpend beheer vervangen statige populierenrij door dynamische parkzone met solitaire bomen).		Geef aan dat de overzijde in de avonden een betere en veiligere route is. Maak ook beter bekend dat door Stads-polders alternatieve routes lopen: de Chico Mendesring en het Flamingopad. De eerste gaat direct vanaf de Wantijdijk de woonwijk is, hetgeen voor de sociale veiligheid zeer positief is. De route via het Flamingopad over de Groene Zoom terugleiden naar de Randweg en niet via de Hastingsweg. Start de communicatie ten aanzien van de alternatieve route nadrukkelijk pas als de aansluiting van beide routes via de Wantijdijk voldoende veilig is.

	I	B	O	V
B3 oost	- Tussenplaatsing lichtpunten langs hoofdroute. - Voer de afritten uit als een echt fietspad. Dit houdt in een veel minder steile hellinghoek en breder. De borden 'wandelpad' vervangen. - Verleg de afrit meer naar de oostkant (richting schapenwei).	Achterstallig beheer bosplantsoen herstellen: tot op minimaal twee meter van het fietspad terugzetten tot op de grond; vrijmaken van verlichtingsmasten bij de afritten naar het Wantij.		Aangeven dat overzijde in de avonduren een betere en veiliger route is. Ook aangeven dat door Stads-polders een alternatieve route loopt. Leid deze alternatieve route over de Groene Zoom terug naar de Randweg en niet via de Hastingsweg.
D1 oost	- Rechttrekken bocht in de weg tussen Achterweg en Overkampweg. - Afstemmen verlichting op menselijke maat fietsers en overstappen op wit licht i.p.v. oranje. - De verlichting langs het pad én de tunnel verbeteren door het bijplaatsen van masten.		Realiseer aan de zuid-oostkant van dit traject een struikloze zone langs het pad van enkele meters. Overleg met de eigenaar van het landgoed.	
D2 oost	Plaats verlichtingsmasten bij (bij voorkeur in driehoeksverband).			Algemeen onder de aandacht brengen dat er hoewel enigszins om, er een alternatieve avondroute bestaat aan de rand van Dubbeldam: Burgemeester Jaslaan en Koningstraat.
E oost	Slinger op het tracé Oversteek-Dubbeldam (Karel Lotsyweg) rechttrekken.	Taxussen dicht op fietspad verplanten naar parkzone. Onderbeplanting bij eiken op traject oversteek Gezondheids-park-Dubbeldam dunnen.		
F1 oost	Verlichting dient doorgezet te worden aan de zijde van de N3 en bij voorkeur in driehoeksverband bijgeplaatst worden aan de overzijde. - Zet het profiel van het fietspad zoals het er ter hoogte van het zwembad is voort in het stuk ter hoogte van de Amnesty Internationalweg. Dat betekent dat je het hekwerk enerzijds en het water anderzijds doortrekt waardoor het mijn en dijn wordt gedefinieerd.			Omdat mensen 's avonds gebruik moeten maken van deze route naar het Gezondheidspark, stellen we voor afspreekpunten te maken, waar fietsers elkaar kunnen opwachten om samen op te fietsen.
F2 oost	Trek het hek van het zwembad door langs de parkeerplaats en maak de ontsluiting van de tennishal vanaf de Overkampweg en niet vanaf het K. Lotsypad, de zijtak van de Karel Lotsystraat.			

Deelgebieden oostzijde	I	B	O	V
G oost	• <i>Meer zicht creëren op de wijk (en vise versa) bij de afdaling van het talud.</i> • <i>Bewegwijzering plaatsen met vervolgroute door Sterrenburg (Oberonlaan) op de afslag naar deze wijk.</i>			
H1 en H2 oost	• <i>Plaats lichtpunten bij. Idealiter staan deze aan de Sterrenburg-zijde in driehoeksverband.</i>	• <i>Het bosplantsoen wordt aan weerszijden gedund, zodat hoge beplanting minimaal 2 (maar beter 4) meter uit de rand van fietspad blijft.</i>		• <i>Maak bekend dat de Oberonlaan en Saturnuslaan een goede avondroute is een communicatieplan met de scholen.</i>
I oost	• <i>Plaats lichtpunten bij die zijn afgestemd op het fietsverkeer: lage masten op korte afstand, die wit licht geven.</i>	• <i>Verwijderen van graffiti onder het viaduct.</i>		
J1 oost	• <i>Lichtpunten aan de woningzijde van het fietspad bijplaatsen.</i>			• <i>Communiceren met scholen dat parallel aan dit gedeelte van het fietspad sociaal veilige avondroutes lopen: Eulerlaan en Assumburg.</i>
J2-oost	• <i>Plaats onderbeplanting op het landje tussen snelweg en sloot om verblinding en lange schaduwen te voorkomen.</i> • <i>Zet de verlichting van het fietspad door tot aan de Kilweg en plaats ook bij aan de overzijde, opdat een driehoeksverband ontstaat.</i>			
J3 oost	• <i>Betere verlichting aan de oostzijde van het viaduct en onder het viaduct.</i>	• <i>Verwijder regelmatig de graffiti, binnen 24 uur wanneer het schokkende en kwetsende graffiti betreft, in andere gevallen binnen 5 werkdagen.</i>		
Deelgebieden westzijde				
A west	• <i>Verjongen van de draagconstructie van het viaduct aan de Merwedestraat. Dit kan door grote gaten te maken in de betonnen en metersbrede dragers en de muur te slechten, opdat de kolommen vrij komen te staan en als het ware omspoeld worden door ruimte.</i> • <i>Verlichting aanbrengen onder viaduct en gelijkmatige overgang naar buitengedeelte bewerkstelligen.</i>	• <i>Herstellen hekwerk langs de afrit naar Staart en verdunnen bosschages (opdat er bomen of struiken in een grasachtige setting ontstaan).</i>	• <i>Het is raadzaam eerst onderzoek te doen naar de haalbaarheid de constructie te wijzigen. Daartoe is overleg met Rijkswaterstaat, de beheerder, nodig.</i>	
B west	• <i>Plaats verlichting bij die op fietsers is afgestemd (wit licht en lage masten op korte afstand van elkaar).</i> • <i>Voer de afrit naar de Wantijdijk uit als een echt fietspad. Dat houdt in: een bredere en veel minder steile hellinghoek.</i>			• <i>Voorlichting geven over de aantrekkelijkheid van deze avondroute boven de ooststelijke route.</i>

Deelgebieden westzijde	I	B	O	V
C west	• Door bebording aantrekkelijke alternatieve avondroute langs de Reeweg Oost en Twintighoeven aangeven. • <i>Op fietsers afgestemde verlichting (wit licht en lage masten op korte afstand van elkaar) aan de zijde van de sportvel-den/atletiekbaan bijplaatsen.</i>			• <i>Voorlichting geven over de aantrekkelijkheid van deze avondroute boven de oostelijke route.</i>
D1 west				• <i>Geef de alternatieve route via de Burgmeester Jaslaan en de Koningstraat duidelijk aan en op korte termijn ook de route via de Twintighoeven.</i>
F west	• <i>Geef de alternatieve route duidelijk aan.</i>			
G west	• <i>Zorg voor een zodanige ophanging van armaturen, dat wanneer kwaadwillenden zich in de nissen opstellen de schaduwen van hen op enige afstand zichtbaar zijn.</i>	• <i>Sluit de stijgpunten in de rooilijn van de onderdoorgang af in de nachtelijke uren en zorg voor een adequaat sleutelbeheer.</i>		
H west				• <i>Geef de alternatieve route via Crabbenhof duidelijk aan.</i>
I west	• Verbeteren lichtstructuur tot spoorovergang (ook onder het viaduct).	• Snoeien opgaande beplanting in bocht Zuidendijk.		
J west	• <i>Zet verlichting tussen tunnelmond en landelijke bebouwing van de Kilweg meer voort naar het westen.</i> • <i>Zie af van verbeteren verlichting Smitsweg</i>			• <i>Om mensen toch duidelijk te maken dat ze beter een andere route dan de Smitsweg kunnen kiezen, dient een alternatieve route (bijv. door de bebouwde kom van Sterrenburg) helder aangegeven te worden.</i> • <i>Ook in een communicatieplan zou als paraagraaf van het hoofdnet fiets opgenomen moeten worden dat in de avonden noord-zuid gericht fietsverkeer beter gebruik kan maken van routes door Sterrenburg.</i>

Bijlage 2 Impressie workshop 'Sociale veiligheid op het fietspad langs de Randweg', d.d. 6 februari 2003

Gemeente Dordrecht:

- Elise Koene, wijkmanager van Dubbeldam, Stadspolders en Sterrenburg;
- Jan Booij, Stadswerken;
- Frans Willemsen, Stadswerken;
- Johan Jonker, Beheerder Openbare Verlichting, sector Openbare ruimte;
- Rien Schipper, Stadsontwikkeling;
- Henk van Ballegooyen, verkeerskundige;
- Edwin van Son, stedenbouwkundige.

Extern genodigden:

- Laila Hacken, Vrouwen advies commissie voor de woningbouw;
- Ad Berrevoets, namens de Dordtse Adviesraad Gehandicaptenbeleid en Ouderenbond (VRSB);
- Chiel van der Leer, Fietzersbond;
- Marius Voerman, Politie Zuid Holland Zuid;
- Tobias Woldendorp, DSP-groep;
- Nicole Smits, DSP-groep.

Hieronder is geen volledig verslag van de workshop weergegeven: alleen de nieuwe input die in de workshop is gegeven.

1. Bestudeerde literatuur: gebruiksstructuur en hinderstructuur

- Aan beide zijden van het Wantij is onder het viaduct van de N3 een hangplek.

2. Gelegenheidsstructuur

- Bij station Zuid doen zich ook veiligheidsproblemen voor (onder andere door de scheiding van snel en langzaam verkeer en door de verscholen opgangen): daar moet in de rapportage ook aandacht aan besteed worden.
- Aan de westzijde van de Randweg, langs de Smitsweg wordt de verlichting en daarmee de verkeersveiligheid verbeterd, omdat sporters vaak langs de weg lopen. Vanuit sociale veiligheid is minder goede verlichting op deze plaats niet slecht, omdat schijnveiligheid daarmee wordt voorkomen.
De sporters gaan om veiligheidsredenen alleen in groepen tussen de velden heen en weer. Niet in de workshop opgemerkt is dat DSP- groep dit gunstig acht: met ruimtelijke maatregelen alleen is het niet op te lossen en dergelijke organisatorische maatregelen kunnen een belangrijke extra bijdrage leveren.

3. Aanbevelingen en gewenste profielen huidige situatie

- Voor de afritten naar het Wantij is het plan van de gemeente (Rien Schipper) om de hellingen aan beide zijden minder steil te maken, ongeveer 1:30. Nadeel van de door DSP- groep voorgestelde trappen met fietsgleuf is, dat deze niet toegankelijk zijn voor mindervaliden. Ad Berrevoets vult aan dat onderaan in de bocht een verkeersonveilige situatie is: slecht zicht en hoge snelheid waardoor botsingen kunnen ontstaan. Zijn voorstel is het pad meer richting schapenweide (oostwaarts) te leggen.
- Omdat uit oogpunt van sociale veiligheid stromen van langzaam verkeer het best gebundeld worden, wakkert DSP- groep de discussie aan of het niet beter is gebruik van de westkant (tussen Merwedestraat en Provincialeweg) te stimuleren, in plaats van het verbreden van de route aan de oostkant. De westkant is open en goed verlicht en deze route wordt ook redelijk veel gebruikt.

Het nadeel van de route aan de westkant is, dat een verspringing in de doorgaande route niet past bij het criterium directheid. De aanwezigen geven echter aan dat de route via de westkant bij de Merwedestraat helemaal niet langer is, juist korter. Bij de kruising met de Provinciale weg is de route om van het westelijke naar het oostelijke fietspad langs de Randweg te komen (of andersom) wel langer en dit kan voor de gebruikers een probleem zijn.

Het ligt niet voor de hand het oostelijke traject uit het logistieke stelsel te halen: het vervolg ten noorden en ten zuiden van het traject waar het hier om gaat ligt aan de oostkant en ook de ligging van de voorzieningen/scholen/woningen maakt de route aan de oostkant logisch om te gebruiken.

De conclusie is, dat beide zijden in de toekomst gebruikt zullen blijven worden en dat daarom beide zijden goed ingericht zullen moeten worden. De aanwezigen waren niet unaniem voor het verbreden van de oostzijde. In de rapportage zal DSP- groep verder ingaan op de maatregelen die aan de oost- en de westzijde wenselijk zijn (bijvoorbeeld snoeien, kappen, extra verlichten, al dan niet verbreden).

- Wanneer meer ingezet wordt op de westkant van het fietspad, heeft het geen zin aan de oostkant een extra afrit naar de Groene Zoom te maken. Wellicht dat die beter aan de westkant kan komen te liggen, aldus Rien Schipper. Tobias Woldendorp merkt daarover op dat daardoor weer een extra mogelijkheid voor potentiële daders ontstaat waarmee deze op het pad kunnen komen. Het voordeel van de huidige route aan de westkant is juist, dat er geen zijwegen aan zitten. Maar die afrit is nodig om mensen gebruik van de westkant te laten maken (Rien Schipper). De route vanaf de westkant onder het viaduct door naar de oostkant (bij de Groene Zoom) is goed: het is er open en de verlichting onder het viaduct bijzonder goed is.
- Aan de noord-oostkant van het fietspad is hinder door de verlichting langs de N3, omdat die over het geluidsscherm heen schijnt. De populieren aan de oostkant zijn nu nog te klein om deze hinder tegen te gaan. DSP- groep zal in het advies nader ingaan op de invloed van de beplanting op de langere termijn. De fietsersbond heeft voorgesteld het geluidsscherm aan de bovenkant schuin te laten lopen. Nadeel daarvan is weer, dat fietsers dan helemaal in een tunnel komen te rijden. Voor de beleving is dit niet gunstig. Edwin van Son merkt op dat het snoeien van de beplanting al erg goed zou zijn.

- Er wordt over gedacht om het fietspad parallel aan de Overkampweg (door het park) te verplaatsen naar de zuidkant van deze weg. Dit staat in relatie tot de plannen voor het Combipark. Dit plan heeft echter geen status.
- Het stuk tussen de Overkampweg en de Dordwijktunnel wordt volgens Elise Koene als erg onveilig ervaren. Er zijn voor dit traject geen alternatieve routes door de woonwijken. In de verdere toekomst kan door het Leerpark een alternatieve route ontstaan, maar deze is waarschijnlijk te ver om.

De suggestie om stadswachten toezicht te laten houden in het park wordt door de politie niet als mogelijkheid gezien.

Het snoeien van groen en het rechte trekken van de bocht is belangrijk om het park zo veilig mogelijk te maken. De aanwezigen waren het niet geheel eens in hoeverre vanuit het landgoed potentiële daders het fietspad kunnen naderen. Het water, dat op enige afstand van het fietspad loopt, is weliswaar een barrière, maar (zo bleek uit nadere studie door DSP-groep na de workshop) het water is niet geheel aaneengesloten en loopt ook niet langs het volledige traject door het park. Verder is het voetpad dat om het water heen slingert aangemerkt als mogelijk risico, omdat daar mensen vandaan zouden kunnen komen. Door een aanwezige wordt voorgesteld die route weg te halen. Daarop wordt geantwoord dat aan de oostkant van het pad weinig kan veranderen: het pad zelf ligt ook al op Voorgesteld wordt de reeks manshoge kunstwerken langs de N3 (voor het grondgebied van het landgoed, sommigen beangstigend) weg te halen. Rien Schipper vraagt zich af of dergelijke dure ingrepen het wel waard zijn.

- Langs het zwembad loopt een onaantrekkelijke straat (K. Lotsystraat). Jongeren zouden graag een extra aantakking vanaf de discotheek krijgen. Tobias Woldendorp geeft aan dat beide routes niet wenselijk zijn, omdat verkeersstromen dan teveel worden opgedeeld en omdat zijwegen ook extra mogelijkheden aan potentiële daders bieden om op de route te komen.
- Tussen het fietspad en de woningen van de Oberonlaan staat beplanting. Het kappen van het bosplantsoen is belangrijk voor de sociale veiligheid op het fietspad, maar inkijk in de woningen zal voorkomen moeten worden. Door de bewoners is eertijds bij de rechter afgedwongen dat resolute kap verboden is. In goed overleg is onderhoudssnoei (zoals recent is waargenomen) mogelijk.
- Verlichting die meer is dan de landelijke norm, valt niet binnen het reguliere budget. DSP-groep zal in het advies meer aandacht besteden aan de algemene richtlijn voor verlichting: gelijkmatigheid en overgangen naar de omgeving zijn met name belangrijk, niet zozeer de verlichtingssterkte.
- Het is gemeentelijk besluit om secundaire fietspaden die buiten de bebouwde kom liggen niet te verlichten. De fietsroute ter hoogte van Sterrenburg zou dan ook tot aan de tunnel van de Kilweg verlicht moeten zijn. Beheerder Johan Jonker geeft aan dat het de bedoeling is het zuidelijke stuk van het fietspad (tot de kruising met de Kilweg) te gaan verlichten. In het kader van het ontwikkelen van Bedrijventerrein Amstelwijck is het plan van de Kilweg een vrij liggend fietspad te maken.
- De mogelijke alternatieve routes zijn doorgenomen en beoordeeld. Elise Koene merkte op dat de meeste mensen zelf alternatieve routes ontwikkelen, zonder dat ze aangegeven worden.
 - 1 De route door Sterrenburg is alleen te vinden als de hoofdroute wordt genomen. Langs het Rustenburgerpark is een erg onveilige route.

- 2 De Oberonlaan is een prettige route. Bewonersoverlast is een punt van aandacht.
- 3 De route over Twintighoeven en door het toekomstige Leerpark is erg om en vormt volgens menigeen geen alternatief. Via de oostkant is door Dubbeldam (Burg. Jaslaan, Koningstraat) een fietspad aangelicht.
- 4 Door Stadspolders loopt het goed verlichte Flamingopad. De aansluiting van deze route naar het fietspad langs de N3 is een punt van aandacht.

4. Plannen

- De kruising bij de Zuidendijk is verkeersonveilig. Ad Berrevoets stelt voor een andere voorrangregeling in te stellen (ook knipperlichten, drempels) om fietsers te beschermen. Rien Schipper geeft aan dat fietsers beter geen formele voorrang kunnen krijgen, omdat auto's niet altijd voorrang verlenen.
- Elise Koene adviseert de tunnel Kilweg lichter te schilderen en de verlichting te verbeteren.
- Edwin van Son licht de Faunapassage toe. Het worden twee aparte onderdoorgangen, waarbij er geen zicht vanuit de fietsersbuis op de op het aquaduct gelegen faunapassage mogelijk is. Dat is positief. De betonnen keermuren en traliehekwerken bij de ingangen gaan weg. Tobias Woldendorp: dat is goed voor de overzichtelijkheid, maar de hekken zijn nu toch prettig omdat ze voorkomen dat mensen opeens te voorschijn komen. Alle andere tunnels onder de Randweg door zijn wit gespoten en voorzien van een anti graffiti laag. Deze tunnel niet, die is van Rijkswaterstaat. De verlichting en het beheer verzorgt de gemeente.
- De fietsbrug bij Amstelwijck is aanbesteed. Door die fietsroute zal het verkeer over de Kilweg toenemen.

Bijlage 3 Literatuurlijst

- DSP-groep, Quick scan Strategisch Stedenbouwkundig plan Leerpark, in opdracht van Gemeente Dordrecht, afd. SO/PM voor het Leerpark, Dordrecht, 27 juni 2002.
- DSP- groep, Veilig Sporten in Dordrecht, Inventarisatie van de omvang, de aard en de mogelijke oplossingen ter voorkoming van criminaliteit op sportparken in Dordrecht, in opdracht van Gemeente Dordrecht, Dordrecht, 23 augustus 2001.
- Gemeente Dordrecht, Fietspaden Randweg Dordrecht. (Ambtelijke notitie).
- Gemeente Dordrecht, Dordt fietst?, Rapportage enquête verplaatsingsgedrag, fietsgebruik en fietsbeleving, mei 1992.
- Gemeente Dordrecht, Sociaal Geografisch Bureau, drs. F.W. Winterwerp, Fietsgebruik en fietsbeleving in Dordrecht anno 1998, april 1999.
- Grontmij Advies en Techniek b.v., i.o.v. gemeente Dordrecht, Fietspaden Randweg Dordrecht, Een probleemverkenning en aanzet tot oplossingen, Waddinxveen, 13 april 2001.
- Politie Zuid-Holland-Zuid, District Dordrecht/Zwijndrechtse Waard, H. Anthonise, Veiligheid op en rond het fietspad Oostzijde Randweg, 17 juli 2002.
- Politie Zuid-Holland-Zuid, District Dordrecht/Zwijndrechtse Waard, H. Anthonise, C. Boertje, Gebeurtenissen fietspad OZ N3 1998 t/m 2002 (23-5), 24 mei 2002.
- Van Dijk, Van Soomeren en Partners, Eindrapportage Intelligente Verlichting II, rapportage over de techniek en proces van het pilotproject in recreatiegebied Kerkpolder, in opdracht van Gemeente Delft (Concernafdeling communicatie en onderzoek), Delft, december 2000.
- Van Dijk, Van Soomeren en Partners, i.s.m. gemeente Apeldoorn, politie Apeldoorn en brandweer Apeldoorn, Veiligheidshandleiding openbare ruimte Apeldoorn, in opdracht van Gemeente Apeldoorn, afd. Veiligheid en Recht, Apeldoorn, 31 mei 2001.