

Groter veiligheidsgevoel op fietsroutes door zorgvuldige planning, inrichting en beheer

We krijgen steeds meer inzicht in wat sociale veiligheid in de openbare ruimte is, waar problemen zich voordoen, bij wie en wanneer. Het onderwerp is vaak in het nieuws, waarbij de roep om actie domineert. Maar hoe verder?

TEKST: ANGELA VAN DER KLOOF, LIAN DE JONG, EVA MULDER EN TOM SCHEPPINK, ADVISEURS BIJ MOBYCON

In 2025 is ruim 6,5 procent van de inwoners van Nederland slachtoffer geweest van geweld: mishandeling, bedreiging en seksueel geweld. Sinds 2021 is er een stijgende trend.¹ Onderzoek wees uit dat 83 procent van de Nederlandse vrouwen tussen de 15 en 25 jaar seksueel ongewenst gedrag in de openbare ruimte ervaren heeft.²

Sinds 2021 is er ook een toename van algemene onveiligheidsgevoelens. In 2025 voelde bijna de helft van de vrouwen en ongeveer een kwart van de mannen zich weleens onveilig in algemene zin.³ Jongere leeftijdsgroepen voelden zich vaker onveilig dan oudere leeftijdsgroepen en vooral jonge vrouwen van 15 tot 25 jaar en bi-plus vrouwen voelden zich onveilig.

Deze onveiligheidsgevoelens spelen ook in het donker op de fiets. In een onderzoek naar fietsen in het donker voelde 96 procent van de vrouwelijke respondenten en 82 procent van de mannelijke respondenten zich wel eens onveilig in het donker op de fiets.⁴ Zij waren vooral bang om lastiggevallen te worden, om aangereden te worden, of om te vallen. Respondenten voelden zich onveilig waar 'ogen op straat' en verlichting ontbreken en waar ze verwachten geen hulp te kunnen krijgen: in het buitengebied, in of rondom tunnels, in parken zonder verlichting en in bosrijk gebied.

De volle potentie van fietsroutes benutten

Veel mensen gebruiken vermijdingsstrategieën of voelen zich tegengehouden om 's avonds (in het donker) naar buiten te gaan.⁵ Dit geldt voor ruim de helft van de vrouwen die meedeelde aan het onderzoek van Pointer. Sociale veiligheid is dus een belangrijke factor om mee te nemen bij het bepalen van fietsnetwerken. Tracékeuze en inrichting moeten niet alleen gaan over het comfort en snelheid van de route van A naar B. Er moet ook rekening worden gehouden met sociale vei-

ligheid om de volle potentie van een route te benutten om bij te dragen aan bereikbaarheid van gebieden en voorzieningen.

Wat wegbeheerders kunnen doen

Wegbeheerders hebben een belangrijke sleutel in handen om bij te dragen aan een grotere veiligheidsbeleving en bewegingsvrijheid, omdat de inrichting van de omgeving bijdraagt aan gevoelens van onveiligheid. Wij zien in ieder geval vier manieren om bij te dragen. Ten eerste kunnen bestaande fietspaden gescreend worden op de mate van (ervaren) sociale veiligheid om daarmee maatregelen uit te voeren die deze verhogen. Denk aan de juiste soort verlichting, duidelijke belijning, opruimen van zwerfvuil, goed groenbeheer en een rol voor boa's. Zelfs de afgelegen fietspaden kunnen hierdoor verbeterd worden. We zien dat op dit moment veel fietspaden nog relatief eenvoudige verbeterpunten hebben. Het lastige hierbij is dat er geen duidelijke landelijke richtlijn is die omschrijft welke aspecten van invloed zijn op sociale veiligheid op fietspaden en waar inrichtingsaspecten voor fietspaden aan moeten voldoen. De criteria zijn versnipperd over

Wegbeheerders hebben een belangrijke sleutel in handen om bij te dragen aan een grotere veiligheidsbeleving en bewegingsvrijheid

verschillende richtlijnen en vaak erg globaal, wat in schril contrast staat met bijvoorbeeld verkeersveiligheid, waarvoor duidelijke richtlijnen voor ontwerpers beschikbaar zijn.

Ten tweede kunnen wegbeheerders de handen ineenslaan en een Nachtnet Fiets bepalen. Dit is een samenhangend netwerk van fietsroutes dat bij uitstek geschikt is voor verplaatsingen gedurende de donkere uren van de dag. Het verbindt woongebieden met voorzieningen die al vroeg en nog laat in gebruik zijn – zoals uitgaansgebieden, ziekenhuizen, sportvoorzieningen en scholen. Dit netwerk is gemeentegrensover-

schrijdend en hoeft niet samen te vallen met hoofd-fietsroutes die overdag het meest worden gebruikt. Bij gebiedsontwikkelingen direct rekening houden met de veiligheidsbeleving van fietsers in het donker is de derde – en voor structurele verbetering belangrijke – manier. Zorg voor gebieden met 'ogen op straat': fietsroutes gebundeld met voetgangersroutes, een mix van voorzieningen die op verschillende momenten van de dag en nacht voor mensen op straat zorgen en woningen en voorzieningen met ramen en deuren georiënteerd in de richting van het fietspad. Zo ontstaat meer sociale controle en voorkomen we dat nieuwe nare, afgelegen fietspaden ontstaan en achteraf moeten worden verbeterd.

Tot slot is het belangrijk om sociale veiligheid mee te nemen bij het bepalen van tijdelijke omleidingsroutes en de inrichting hiervan. Op dit moment is verkeersveiligheid voor fietsers hierbij een belangrijk – en terecht – aandachtspunt. Door ook sociale veiligheid mee te nemen zorgen we ervoor dat we de bruikbaarheid van dergelijke routes beter borgen.

Tot slot

Geweld tegen mensen op straat is niet 100% op te lossen met inrichting en beheer. Deze dragen echter wel bij aan een groter veiligheidsgevoel, waardoor vermindering van plekken en verplaatsingen kan afnemen. Zo kunnen meer mensen, vooral (jonge) vrouwen, volwaardig meedoen in onze samenleving. Het opstellen van een nachtnetfiets, het screenen van bestaande routes en aandacht voor sociale veiligheid bij nieuwe routes en gebieden is daarvoor van belang.

Bronnen:

- [1] Veiligheidsmonitor 2025, CBS
- [2] <https://pointer.kro-ncrv.nl/onderzoeken/onveilige-plekken>
- [3] Veiligheidsmonitor 2025, CBS
- [4] Onderzoek Fietsen in het donker, 2022 Fietsersbond
- [5] Straatintimidatie: van oorzaak tot aanpak, Nederlands Jeugdinstituut <https://www.nji.nl/kennis/seksueel-grensoverschrijdend-gedrag/straatintimidatie-oorzaak-tot-aanpak#wat-is-straatintimidatie?>



Discotunnel in het Nachtnet van Zoetermeer.

FOTO: GEMEENTE ZOETERMEER