

Quick wins Relaxte Routes

In het project Relaxte Routes in Amsterdam zijn drie potentiële relaxte routes onderzocht op kansen, knelpunten en verbeterpunten. Een aantal verbeterpunten kan gerealiseerd worden door relatief eenvoudige maatregelen, Quick Wins. In dit document beschrijven we deze Quick Wins.

1. Beter zichtbaar door markering

Bochten, verspringen, versmallingen en andere wijzigingen van de rijloper van fietsers betekenen risico voor fietsers, en voor oudere fietsers des te meer. Door verminderd zicht kunnen ouderen de wijziging in het wegverloop over het hoofd zien, tegen trottoirbanden of obstakels rijden en ten val komen.

Als de rand vergevingsgezind is, neemt het risico op valpartijen af. Maar het duurt jaren voordat dat alle randen in de stad op orde zijn. Voor de korte termijn helpt het al een stuk als dit soort plekken beter zichtbaar zijn. Ook voor jongere mensen met (wat) beperkt zicht is dit van belang.

Paul Schepers en Berry den Brinker¹ hebben in hun werk gewezen op het belang van belijning om eenzijdige fietsongevallen te voorkomen. Met een zogenoemde IDED-analyse hebben ze laten zien wat er overeind blijft van het beeld als het perifere zicht minder is, zoals bij veel ouderen het geval is.



Het structureel toepassen van markering op potentieel gevaarlijke plekken is een relatief voordelige manier om de risico's voor fietsers met verminderd zicht te beperken. **Het is het overwegen waard om in navolging van het project om paaltjes aan te pakken, een markeringsproject te starten.**

Op de onderzochte relaxte routes vonden wij diverse plekken waar het toepassen van markering een snelle verbetering zou zijn. Hieronder enkele voorbeelden:



<p>Verspringing oversteeftov fietspad beter geleiden (ook paaltje trouwens) J. Israelskade - F.Bolstraat</p>	<p>Versmalling fietspad Alberdagracht ter hoogte van S.Vennecoolstraat beter zichtbaar maken</p>
<p>Eilanden en verspringing beter zichtbaar maken op kruising van Lohuizenstraat - Zeeburgerdijk</p>	<p>Voorbeeld van markering die rand benadrukt op Sarphatistraat. Links aanwezig, rechts ook gewenst</p>
<p>Boomkransen met markering goed zichtbaar maken. De Rijgracht.</p>	<p>Afroditekade: Asmarkering ophalen verduidelijkt bocht</p>

2. Meer ruimte op Piet Kranenbergp pad

Het Piet Kranenbergp pad, onderdeel van de SportAs, is niet breed: 3,4m en op de bruggen slechts 3,15 m voor fietsers in twee richtingen. Nu steeds meer fietsers van de route gebruikmaken knelt het sterker. Verbreden kan niet zomaar doordat het fietspad ingesloten zit tussen de historische tramlijn, het smalle voetpad en water.

Mogelijk is er ruimte te vinden door de heg die nu tot strak langs het fietspad groeit terug te snoeien. Dat zou zo'n 30cm extra ruimte kunnen geven.

Daarnaast is het nuttig en nodig op deze route scooters en brommers te weren.



Door de heg zo dichtbij wordt het fietspad functioneel smaller omdat fietsers schuwafstand houden. Het effect daarvan is goed te ervaren in de vergelijking met het fietspad langs de Jachthavenweg.

Dat is slechts 20cm breder, maar voelt veel ruimer dan het Piet Kranenbergpad omdat de ruimte erlangs vrij is.

	
<p>Heg terugsnijden geeft meer ruimte op Piet Karnenbergpad</p>	<p>Jachthavenweg is functioneel ruimer door vrije bermen</p>

3. Beter zicht bij oversteek Gerbrandypark over burg. Fockstraat

De oversteek van de fietsroute door het Gerbrandypark over de burg. Fockstraat kent een aantal knelpunten. Een daarvan is dat het zicht vaak belemmerd wordt door geparkeerde auto's langs de Fockstraat ter hoogte van het park. De parkeervakken daar kennen een hoge bezettingsgraad. Niet vanwege een hoge parkeerdruk in de buurt, maar omdat ze net buiten de blauwe zones ten noorden en zuiden van het park vallen. Gratis onbeperkt parkeren dus. Door de blauwe zone uit te breiden naar het park zal er veel minder geparkeerd worden. Dan kan een aantal parkeervakken worden opgeheven. Het best de vakken aan de oostzijde van de Fockstraat die het meest zicht beperken.

	
<p>Zicht beperkende auto's Fockstraat</p>	<p>Opheffen parkeerplekken</p>

4. Kunststof drempels op Zeeburgerpad weghalen

De bedoeling van drempels is om de snelheid van het autoverkeer te verlagen, niet om fietsers te hinderen. Van sinusvormige drempels hebben fietsers weinig last. De kunststof drempels op het Zeeburgerpad (van Zeeburgerstraat tot kruising met Veelaan/Molukkenstraat, onderdeel van de Oostroute) zijn steil en zelfs gevaarlijk voor fietsers. Ook als mensen erom heen fietsen (wat veel mensen doen), zijn er risico's, zeker voor oudere fietsers. Je moet dan op relatief klein oppervlak een bochtje maken. Na de kruising met de Veelaan/Molukkenstraat liggen er wel sinusvormige drempels op het Zeeburgerpad.

	
<p>Steile drempeltjes, soms ook kapot. Vervangen door veilige sinusvormige.</p>	<p>Fietsers (en automobilisten) proberen er omheen te rijden</p>

5. Paaltjes weghalen of goed uitvoeren

Deze quick win ligt voor de hand. De gemeente is hier ook al druk mee bezig. Bij de inventarisatie troffen we op de relaxte routes nog diverse voorbeelden aan van niet goed ingeleide paaltjes. Hierbij twee van deze voorbeelden:

	
<p>Entrepotdok: paaltjes zonder inleiding vlak na brug</p>	<p>IJburg, slecht zichtbare, halfslachtig ingeleide paaltjes</p>

Verder nog twee punten die op langere termijn veel opleveren:

1. Seniorproof in ontwerprichtlijnen en ontwerppraktijk

Het ideaal dat de hele stad veilig bruikbaar is voor oudere fietsers vraagt verbeteringen op veel plekken. Door vanaf nu seniorproof consequent toe te passen kan worden toegewerkt naar dat ideaal. In de basis gaat het daarbij om vergevingsgezindheid, zichtbaarheid en ruimte. Amsterdam kent al een flink aantal goede voorbeelden. Niet vreemd, want de meeste eisen voor seniorproof staan in de leidraad van de CVC. Maar het lijkt goed met name de aanbevelingen op het punt van vergevingsgezinde randen en de zichtbaarheid van het wegverloop consequent toe te passen.

Haakse randen worden nog steeds toegepast. Een voorbeeld is het fietspad op het Rokin, een fietspad dat op allerlei punten beslist niet-seniorproof is.

2. Keuzes maken om ruimte te vinden voor fiets en voet

Voldoende ruimte voor fietsers is een essentieel ingrediënt van seniorproof wegontwerp. In een volle stad als Amsterdam vraagt dat om keuzes. Mooi is dat kiezen voor ruimte voor de fiets vaak

kan samengaan met kiezen voor ruimte voor voetgangers. En dat er al ontwerpen zijn waarbij duidelijk gekozen wordt voor ruimte voor fiets en voet.

Toch worden ook nu nog ontwerpen gemaakt waar de breedte krap is. Met name op straten met gemengd verkeer.

Bij de bruikbare ruimte speelt ook het parkeren van auto's een rol. Haaks en schuin parkeren zorgt voor meer onrust voor fietsers dan recht parkeren. In alle gevallen is er schuwafstand nodig naast parkeerplekken, en moet er rekening worden gehouden met uit-stekende auto's en fout-parkeren.



Krappe rijbaan J. Israelskade, zeker als er tegen de richting van het autoverkeer moet worden gefietst



Weteringschans, krap profiel



Smalle kades met geparkeerde auto's, J. Israelskade



Schuin parkeren onrust en obstakels Brouwersgracht

ⁱ Literatuur over dit onderwerp:

P. Schepers, 2013, A safer road environment for cyclists (proefschrift)

P. Schepers en B. den Brinker: Missing links in handreikingen voor senior proof

<https://www.verkeerskunde.nl/artikel/missing-links-in-handreikingen-voor-seniorproof-fietsroutes-vk-3-2012>