



Relaxte Routes fase 2

Een onderzoek naar seniorproof fietsroutes in Amsterdam

Maart 2020
Karin Broer en Marjolein de Lange

Relaxte Routes

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Algemene punten over Seniorproof uit onderzochte routes	5
Randen, bermen en goten	5
Paaltjes en andere obstakels.....	6
Geleiding.....	7
Parkeren.....	8
Middengeleiders, steunpunten en opstelruimte.....	9
Voldoende ruimte voor fietsers	10
Hellingen	11
Verkeerslichten:	12
Feedback van de doelgroep.....	13
Conclusies en aanbevelingen.....	14
De onderzochte routes	16

Inleiding

Het dynamische stadsverkeer, met toenemende fietsdrukke en een grotere diversiteit aan voertuigen, vraagt veel van ouder wordende fietsers. Het mooiste zou zijn om heel het fietsnetwerk 'seniorproof' in te richten, maar dat kost veel tijd, geld, en ruimte. Wat nu als we beginnen met een aantal routes en deze propageren bij de doelgroep. Dat is het idee van Relaxte Routes, in 2018 genomineerd voor de Innovatieprijsvraag van de Tour de Force. Relaxte Routes zijn prettige routes, liefst langs groen, water of stadsschoon, die op details goed, 'seniorproof' zijn.

Karin Broer en Marjolein de Lange hebben in opdracht van de gemeente Amsterdam dit concept voor Relaxte Routes uitgewerkt.

In de eerste fase van het onderzoek¹ hebben we gekeken naar de eisen die je aan dergelijke routes zou moeten stellen: Welke eisen zou je op grond van de vakliteratuur willen stellen, hoe verhouden die zich tot bestaande ontwerprichtlijnen en wat vinden ouderen zelf belangrijk? Op basis daarvan zijn ontwerp-eisen en -wensen op een rijtje gezet en zijn kansrijke Relaxte Routes in kaart gebracht.

In fase 2, waarvan we in dit rapport verslag doen, zijn drie van de kansrijke routes nader onderzocht en besproken met de klankbordgroep van oudere fietsers.

Daarbij zijn de mooie, goede dingen naar voren gekomen. Op grote delen van de routes is het ontspannen fietsen, en dat is waardevol in een drukke en volle stad. Daarnaast zijn ook knel- en verbeterpunten in beeld gebracht. Voor een aantal daarvan hebben we verbeter suggesties geschetst.

Zowel de positieve aspecten als de knelpunten en de verbeter suggesties gebruiken we als voorbeelden om 'seniorproof' ofwel '8-80' ontwerpen nader onder de aandacht te brengen van ontwerpers en beleidsmakers. Dit doen we binnen de gemeente Amsterdam, maar ook daarbuiten middels artikelen in vak media. De doelgroep oudere fietsers bereiken we via een artikel in de Oek, het blad van Fietsersbond Amsterdam en via de klankbordgroep.

In dit rapport brengen we eerst generieke punten met betrekking tot seniorproof op de onderzochte routes in beeld. Vervolgens bespreken we de belangrijkste bevindingen uit de interactie met de doelgroep. We sluiten af met een overzicht van aanbevelingen en conclusies.

¹ zie rapport Relaxte Routes in Amsterdam, mei 2019

Keuze drie onderzochte routes

In fase 1 van het project Relaxte Routes in Amsterdam kwamen we tot een verzameling van kansrijke routes. Delen van deze routes vielen samen met het Groennet, zoals de gemeente Amsterdam dat vaststelde in het Meerjarenplan Fiets. Het Groennet biedt 'ontspannen fietsritten op autoluwe of autovrije routes in een groene omgeving'. En die doelstelling kent grote overeenkomsten met Relaxte Routes.

Er zijn overigens ook verschillen tussen het Groennet en de Relaxte Routes. Zo mijdt het Groennet de binnenstad en legt het meer nadruk op groene verbindingen terwijl Relaxte Routes ook bestemmingen als winkels, cultuur en stations bereikbaar wil maken. Dit Groennet is in ontwikkeling.

De drie routes die we in fase 2 van Relaxte Routes aan een nader onderzoek onderworpen zijn in overleg met de gemeente gekozen. Daarbij hebben we gekeken naar geografische spreiding en naar routes door verschillende types gebieden. Deze routes hebben geen beleidsmatige status. Ze dienen in eerste instantie als voorbeeld voor onderzoek. Wel vallen de routes voor een groot deel samen met het Groennet. Dat heeft als voordeel dat verbeteringen zouden kunnen worden meegenomen met het ontwikkelen van het Groennet.

Algemene punten over senior-proof uit onderzochte routes

Betekenis Kleuren: **Groen** is positief, **rood** is negatief. Quick wins zijn met **blauw** aangegeven.

Randen, bermen en goten

Op de onderzochte routes zijn verschillende soorten randen, bermen en goten langs de fietsruimte toegepast. Sommige vergevingsgezind sommige niet. Sommige goed en andere slecht zichtbaar. Wat betreft randen langs fietsroutes is er nog een flinke verbetering mogelijk.

Aanbeveling: Pas vergevingsgezinde randen, goten en bermen toe. Schuine of 'à niveau'-banden van een stroef materiaal hebben de voorkeur.

	
Pucciniranden: haaks en glad , fietspad richting Rotterdammerbrug	Links vlak , rechts geul en haakse rand , Van Hallstraat
	
Mooi vlak à niveau , Jan de Jonghkade	Haaks links, schuin rechts
	
Links haakse rand en rechts diepe berm	Schuine vergevingsgezinde band op adm. De Ruijterweg ²

² Geen onderdeel van onderzochte routes. Opgenomen als voorbeeld.



Stevige grasberm á niveau is ook vergevingsgezind



Hoge rand en diepe goot langs Erasmusgracht

Paaltjes en andere obstakels

Op zich valt het aantal paaltjes op de routes mee³. Maar de vormgeving is meestal niet conform de CROW-richtlijnen die ook de CVC hanteert. Zo ontbreekt regelmatig inleidende ribbelmarkering. Het is goed dat de gemeente paaltjes projectmatig aanpakt.

Aanbeveling: Op Relaxte Routes bij voorkeur geen paaltjes en obstakels toepassen. Als ze echt noodzakelijk zijn, dan uitstekend uitgevoerd: goed zichtbaar, en voelbaar, en op voorspelbare locatie.



Paaltjeswoud op Jan Wilsbrug



Paaltjes in rijlijn van fietsers op Jozef Israelskade **zonder ribbelmarkering**



Onvoldoende markering bij paaltje Buysbrug



Boomkransen als obstakels op Rijpgracht

³ De paaltjes in de routes zijn niet uitputtend onderzocht.



Onvoldoende markering en **In rijlijn fietsers** op Afroditekade



Vezip met **weinig contrast** en **te korte markering zonder ribbels**

Geleiding

Fietsers moeten het verloop van hun weg goed en tijdig kunnen waarnemen. Waar het wegverloop niet eenvoudig rechtdoor is, zoals bij verspringingen en bochten, is extra visuele geleiding nodig. Dat kan door middel van markering.

Aanbeveling: Zorg op Relaxte Routes voor duidelijk contrast bij bochten en versmallingen.

Voorbeelden:



Eiland in rijloper niet goed zichtbaar
Zeeburgerdijk - Van Lohuizenstraat



Alberdagracht bij Steven Vennecoolstraat:
versmalling niet goed zichtbaar



J. Israelskade: Versmalling met groen uitgeslagen stoeprand, **weinig contrast**



Versmalling die slecht te zien is, onder viaduct A10



Puntstuk en onderbroken markering links geven splitsing en bocht aan.



Lijn langs parkeervakken geeft rand rijbaan aan.



Bocht **duidelijk door asmarkering** en rand. Rand is wel **haaks**.



5cm brede kantmarkering maakt het wegverloop langs Amsterdam-Rijnkanaal duidelijk, tenzij deze met blad is bedekt.

Parkeren

Parkeren van auto's zorgt voor onrust en risico langs fietsroutes. En geparkeerde auto's maken de bruikbare rijbaan smaller en kunnen het zicht beperken. Ook geparkeerde fietsen kunnen deze nadelen geven.

Aanbeveling: Optimaal is als fietsers ongestoord van parkerende auto's, en fietsen, kunnen rijden. Dat kan op een vrijliggend fietspad of op voldoende brede rijbaan met weinig parkeerbewegingen. Langsparkeren verdient de voorkeur boven schuin of dwars parkeren. Parkeren in een strook zonder vakken geeft onrustig en rommelig straatverloop.



Bruikbare breedte extra smal door parkeerplekken Reijnier Vinkeleskade



Rommelig door parkeren zonder vakken langs Reijnier Vinkeleskade (westelijk deel)



Schuinparkeren en uitstekende auto
Brouwersgracht



Geparkeerde auto's belemmeren zicht, bij
oversteek burgemeester Fockstraat



Ook gestalde fietsen kunnen **zicht belemmeren**



...en voor **onrust langs en krapte op fietspad**
zorgen

Middengeleiders, steunpunten en opstelruimte

Kruispunten kunnen flinke uitdagingen opleveren voor fietsende senioren. De toepassing van ruime en duidelijke goede steunpunten en middengeleiders kan enorm helpen. Een zebra voor voetgangers kan ook voor fietsers behulpzaam zijn.

Aanbeveling: Op Relaxte Routes opstelruimte en steunpunten van minimaal 2,5m toepassen. Naast een zebra is de fietsoversteek duidelijker aanwezig en is er een alternatief voor onzekere fietsers.



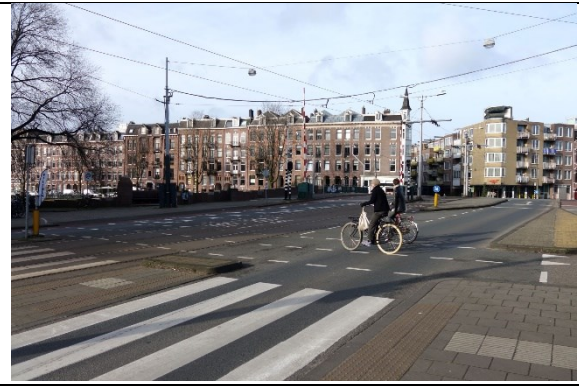
Krap steunpunt Hoofdweg bij Erasmusgracht



Nauwelijks opstelruimte, en **middengeleider ontbreekt** H.Colijnstraat



Nassaukade: **Ruime steunpunten**



én naast zebra



Ruime steunpunten op oversteek
Slotermeerlaan



Heel krappe steunpunten Van Woustraat –
Jozef Israelskade

Voldoende ruimte voor fietsers

Voor ontspannen fietsen is voldoende ruimte een eerste vereiste. Op een aantal onderdelen van de onderzochte routes is de ruimte voor fietsers beperkt. Door een smal profiel, geparkeerde auto's, oprukkend groen, en toenemende drukte op fietsroutes.

Aanbevelingen: Ontwerp nieuwe voorzieningen op de groei en maak ruimte op smalle routes. Gezien het grote ruimtegebruik van parkeren van auto's ligt het voor de hand vooral ook daar naar ruimte te zoeken.

Voorbeelden:



Smalle rijbaan en auto's deels buiten parkeervakken op Jozef Israelskade.



Brouwersgracht **krap** met schuinparkeerende auto's en voetgangers op rijbaan.

	
<p>Albardagracht, smal 2-richtingenfietspad. Meestal niet zo druk, maar in de toekomst?</p>	<p>Piet Kranenbergpad is te smal. Enige ruimte kan worden gewonnen door de haag flink terug te snoeien</p>
	
<p>Opritten Nesciobrug zijn al smal, en naar binnen gekeerde railing maakt het smaller</p>	<p>Naar buiten leunende railing biedt ruimte. Entrepotdok naar Sarphatistraat</p>

Hellingen

Ook in het vlakke Amsterdam zijn er uitdagende hellingen, bijvoorbeeld bij de vele bruggen. Ook op kruispuntniveau geven hellingen uitdagingen voor fietsers. Schuine opstelruimte geeft risico om te vallen bij het afstappen. En bij verkeerslichten is het helling-op moeilijker, en dus langzamer, wegrijden, vooral voor langzamere fietsers.

Aanbevelingen: Bij nieuw te bouwen bruggen zoveel mogelijk hoogteverschil beperken. Opstelruimte bij kruispunten zo horizontaal mogelijk maken. Waar men helling-op moet wegrijden dient er voldoende groentijd te zijn.

Voorbeelden:

	
<p>Nesciobrug: stevige helling, wel onderbroken door horizontaal deel, maar met geringe breedte en bocht een uitdaging.</p>	<p>Linnaeuskade – Molukkenstraat: naast de brug is de opstelruimte schuin.</p>
	
<p>Steile historisch brug</p>	<p>Fikse helling Zeeburgerpad kruispunt Van Lohuizenlaan</p>
	
<p>Helling op bij het wegrijden bij Zeeburgerdijk – Insulindeweg, kost meer tijd en moeite</p>	

Verkeerslichten

In de enquête in fase 1 van Relaxte Routes gaven fietsende senioren een voorkeur aan om over te steken met verkeerslichten. Een verkeerslicht geeft zekerheid, fietsers hoeven dan niet zelf een veilig hiaat kiezen voor de oversteek. Uit de enquête bleek echter ook dat de kruispunten die als meest vervelend werden ervaren allemaal verkeerslichten hebben.

Op de drie onderzochte routes zijn weinig kruispunten met verkeerslichten, in totaal 3. Begrijpelijk omdat deze routes vooral langs autoluwe wegen gaan.

Om toch een beeld te krijgen van de uitdagingen die senioren ervaren bij verkeerslichten, is het onderwerp expliciet voorgelegd aan de klankbordgroep tijdens de bijeenkomst op 13 februari 2020.

Daaruit komt naar voren dat:

- Oudere fietsers vinden, net als jongere, **lang wachten voor groen vervelend** vinden. Men noemt hierbij vooral kruispunten met grote auto-stromen.
- **Te weinig ruimte** ervaren oudere fietsers op kruispunten van grote fietsstromen drukke auto- of OV stromen. Dit knelpunt kan voor oudere fietsers wat sterker spelen dan voor jongere.
- **Te kort groen** wordt gemeld op kruispunten waar het groen te kort is voor de vele fietsers. Zoals Rozengracht/Marnixstraat en Rozengracht/Nassaukade.
Op het grote kruispunt De Boelelaan/Europaboulevard is het groen mogelijk daadwerkelijk niet lang genoeg om langzamere fietsers de hele oversteek in groen te laten maken.
- **Onduidelijke situaties**, met name waarbij fietsers, en voetgangers, uit verschillende richtingen tegelijk groen hebben worden als groot knelpunt genoemd. Zoals de Wibautstraat/1e Oosterparkstraat, Museumbrug/Stadhouderskade, Max Euwebrug/Stadhouderskade en Oversteek ODE brug bij Oosterdok
- **Lastige hellingen** bij verkeerslichten ervaren oudere fietsers onder meer bij de Berlagebrug vanuit Vrijheidslaan, en de Ceintuurbaan bij Ceintuurbaanbrug.
- Men bracht ook nog **overige wensen** naar voren: 'Graag stoplichten: Beethovenstraat en Gerrit van der Veenstraat' en 'verklikkerlichten op verkeerslichten voor overige verkeersdeelnemers zodat je weet of een verkeerslicht groen of rood is.'

Feedback van de doelgroep

In fase 1 van het project zijn via een enquête en bijeenkomsten voorkeuren van ouderen in beeld gebracht. Groen, parken, vinden heel veel mensen fijn. De voorkeur voor fietspaden, bleek deels theoretisch, want in de praktijk waren (smalle) fietspaden ook een belangrijke reden voor ongenoegen over drukte en scooters. Een verkeerslicht geeft houvast – je weet wanneer je over mag- maar bleek ook stress te geven bij grote drukte: kom je wel op tijd aan de overkant?

Ouderen die deelnamen aan enquête en klankbordgroep weten rustige routes over het algemeen goed te vinden in Amsterdam. Daarbij moet worden aangetekend dat de deelnemende ouderen tot de (zeer) ervaren en bewuste fietsers mogen worden gerekend. De 'gemiddelde oudere fietser' is waarschijnlijk minder bekend met (rustige) fietsroutes in Amsterdam

In fase 2 hebben we de nader onderzochte routes besproken in een klankbordgroep van oudere fietsers. Het concept van relaxte routes werd goed ontvangen en men herkende de drie onderzochte routes als rustig en leuk. Wel waren er vraagtekens bij het precieze nut en doel, en was er hier en daar discussie over het beste tracé voor sommige onderdelen. Zo vonden sommigen bijvoorbeeld dat je naar het westen (nog) relaxter fietst door het Westerpark en de Bretten. Er waren ook ideeën voor uitbreiding van de routes: de Westroute naar Halfweg, en Oostroute naar de Amstel via een tunneltje onder de Weesperstraat

Een belangrijk knelpunt dat naar voren kwam waren de smalle wegen waar fietsers de rijbaan met auto's moeten delen. Kwetsbaardere fietsers vinden deze onaangenaam, vooral om tegen de richting van autoverkeer in te rijden. De Jozef Israëlskade (ook onderdeel Groennet) vond men op dit punt problematisch. De rijbaan is hier ook slechts 3,5m breed, de parkeervakken (meestal aan weerszijden) zijn slechts 1,75m breed.

Ook smallere drukke fietspaden zoals die op het oostelijk deel van de Sarphatistraat werden als knelpunt genoemd.

Verder worden onderdelen met slecht wegdek expliciet als hinderlijk en gevaarlijk benoemd. Bijv. de klinkers langs een deel het Amsterdam Rijn Kanaal en de drempels op het Zeeburgerpad. De ribbels

op het fietspad van De Ruijterkade achter Centraal station vallen buiten de onderzochte routes, maar worden spontaan genoemd als bron van hinder en risico.

Wat betreft kruispunten gaven de oudere fietsers aan dat krapte en drukte problematisch zijn. Eilandjes in de rijloper eveneens.

Over het kruispunt van de busbaan bij de A10 met het Piet Kranenbergpad, onderdeel van de Sportas (en van de Zuidroute), kwamen klachten over tegemoetkomende fietsers die bij de bocht op de verkeerde fietspadhelft rijden. Dat is extra bedreigend omdat er door de rand van het talud geen zicht is op die fietsers.

Conclusies en aanbevelingen

1. Relaxe Routes zijn een mooi idee en bieden kansen voor prettig fietsen voor ouderen.
2. Het goede nieuws is dat er beslist rustige en aantrekkelijke fietsroutes te vinden zijn in de stad. De onderzochte routes zijn dat over het algemeen. Het biedt kansen om die routes onder de aandacht van oudere fietsers te brengen, als alternatief voor hectischer routes.
3. Maar er zijn ook nog veel punten op deze routes die nog niet goed op orde zijn: randen, paaltjes, krapte. Dat is enigszins begrijpelijk in een bestaande stad. Ook zitten er in de routes nog een aantal 'gaten': stukjes waar nog geen doorgang is, zoals bij de markthallen, en door stukjes park waar niet gefietst mag worden.
4. Punten die beter kunnen en moeten, hebben te maken met:
Vergevingsgezindheid van fietsinfra. Daarbij gaat het om randen, banden, paaltjes en leesbaarheid van de routes.
 - a. Mooi dat er paaltjes worden aangepakt! Bij de paaltjes die er nog staan, ontbreekt goede inleidende markering;
 - b. Randen verdienen meer aandacht. Een stadsbrede aanpak is ingrijpend en kostbaar. De grootste knelpunten aanpakken is een begin. En bij nieuwe ontwerpen meteen kiezen voor vergevingsgezinde randen. Het valt op dat juist in delen van de stad waar extra is geïnvesteerd in kwaliteit van de openbare ruimte (IJburg, centrum) gekozen is voor hoge stoepranden.
 - c. De leesbaarheid van routes en routeverloop kan beter, bijvoorbeeld door toepassen van markering (visuele geleiding). Dat is relatief goedkope verbetering van bestaande situaties. Het valt te overwegen een programma 'geleiding' te maken.
 - d. Veilig wegdek: vlak maar niet glad. Goed dat er gewerkt wordt aan verbetering van wegdek op fietsroutes, maar relatief beperkt budget.
5. **Ruimte voor fietsers.** Voor relaxt fietsen is ruimte nodig. Voor het fietsen zelf, bij kruispunten om je prettig en veilig op te kunnen stellen. Meer ruimte biedt ook een buffer om eventuele foutjes op te vangen. In veel gevallen blijkt het mogelijk meer ruimte te vinden: voor steunpunten, ruimere bochten en meer breedte. In de RR-Verbetervoorbeelden is dat voor een aantal punten uitgewerkt.
Ruimte voor fietsers moet berekend zijn op groeiend aantal fietsers, waaronder ook groeiend aantal oudere fietsers.
6. Ook op delen van de route waar fietsers op gemengd profiel fietsen moet er voldoende ruimte zijn. Op de Zuid-route zijn de kades van het Amstelkanaal (ook onderdeel van Groennet) met veelal te smal.

7. Overigens: in een aantal nieuwe ontwerpen laat de gemeente zien dat er keuzes worden gemaakt die meer 'senior-proof' zijn. Het kruispunt Slotermeerlaan is een mooi voorbeeld. In de RR-Verbetervoorbeelden zijn ook twee recente ontwerpvoorstellen van de gemeente opgenomen.
8. Zorg ook voor **voldoende tijd voor fietsers bij verkeerslichten**. Met name op grote kruispunten moeten ook langzamere fietsers met een gerust hart over kunnen.
9. Het **promoten van Relaxte Routes** onder ouderen is nuttig voor veilig en prettig fietsen. Voor deze drie onderzochte Relaxte Routes zouden dan wel eerst de quick wins-maatregelen (in blauw weergegeven in de bijlagen) uitgevoerd moeten zijn. Verder is het aan te bevelen op een aantal plekken het routeverloop te bewegwijzeren of te markeren.

Lijst van RR-verbetervoorbeelden

Voor een aantal knelpunten in de onderzochte routes zijn verbetervoorbeelden geschetst. Deze kunnen dienen als voorbeeld voor ontwerpers en beleidsmakers. De schetsen zijn te vinden in bijlage *RR-Verbetervoorbeelden*.

Voor twee van de gekozen knelpunten heeft de gemeente recent zelf ontwerpen gemaakt. Hierin blijken veel van de aanbevelingen voor seniorproof verwerkt te zijn. Dat is positief, en ook voor de hand liggend: Veel van de ontwerprichtlijnen van de CVC komen overeen met seniorproof wegontwerp, concludeerden we al in fase 1 van Relaxte Routes.

De lijst met punten waarvoor verbetervoorbeelden zijn gemaakt:

West route:

1. Van Hallstraat - Donker Curtiusstraat: linksaf vak maken
2. Willem de Zwijgerlaan – Rijkgracht: middengeleider en steunpunt groter
3. Oversteek Hoofdweg bij Erasmusgracht: rijbaan smaller, opstelruimte groter en duidelijker
4. Oversteek Burgemeester Fockstraat: zicht verbeteren, snelheid beperken, evt. fietsers in de voorrang

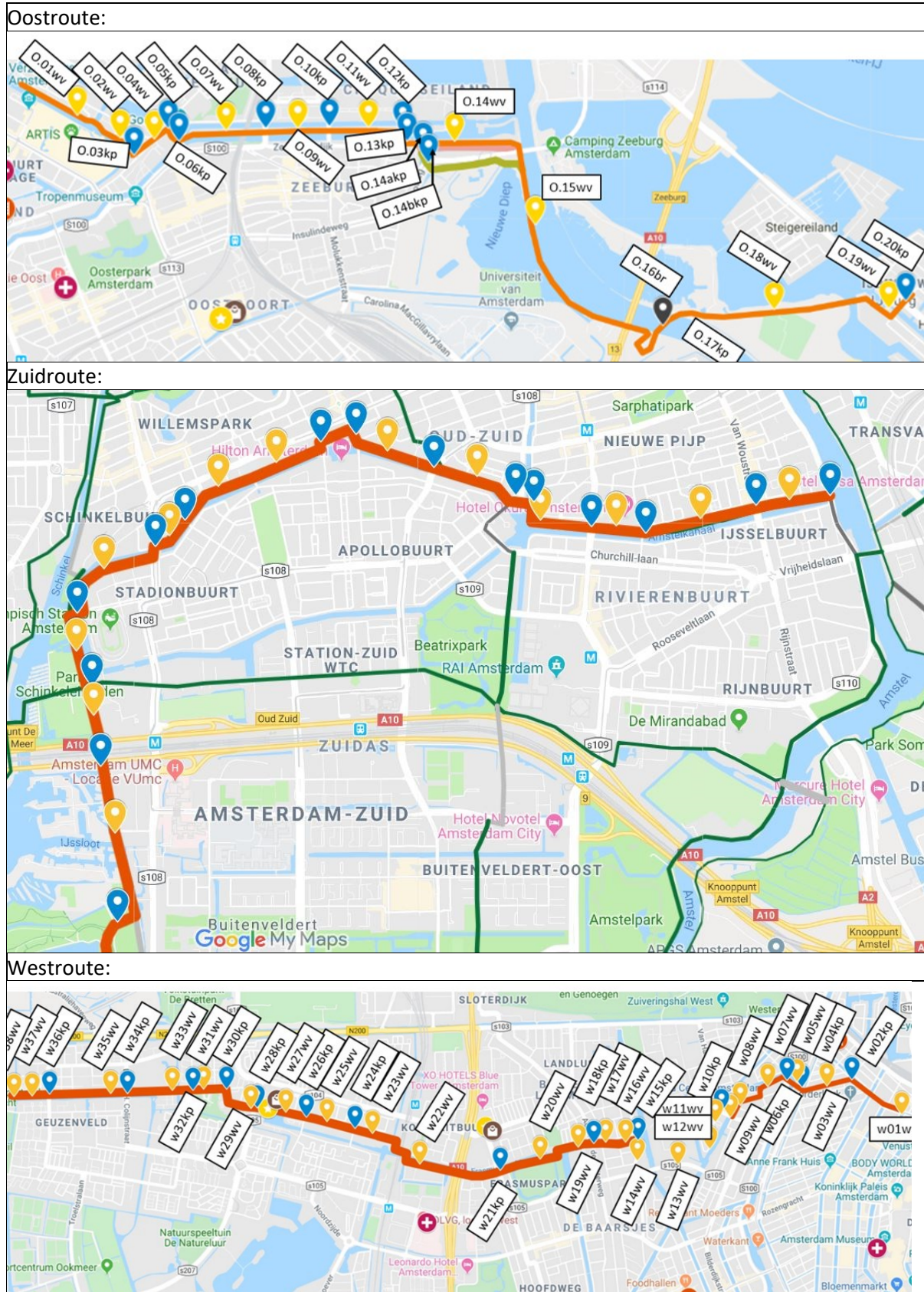
Zuidroute:

5. Oversteek Van Woustraat van Jozef Israëlskade: Steunpunten maken door auto en tram op gezamenlijke baan
6. Jozef Israëlskade: rijbaan breder door parkeren aan 1 kant op te heffen

Oostroute:

7. Oversteek Zeeburgerstraat: Steunpunt fysiek maken, grotere opstelruimte
8. Oversteek Panamalaan: opstelruimte maken door opstelvak in te korten
9. Van Lohuizenstraat – Zeeburgerdijk: Eilandjes uit fietsrijlijn weghalen, bocht auto's krappert
10. IJburgerlaan – Daguerrestraat – Vennepluimstraat: fietsstrook om naar voren door te kunnen.

De onderzochte routes



Bijlagen:

Detail beschrijvingen per route:

RR2Bijlage Route Oost

RR2Bijlage Route Zuid

RR2Bijlage Route West

RR-verbetervoorbeelden