

## Rapport Relaxte Routes in Amsterdam



Mei 2019  
Karin Broer en Marjolein de Lange



## Voorwoord

In het najaar van 2018 begon een zoektocht naar routes waar het ongestoord en prettig fietsen is in Amsterdam: Relaxte Routes voor de groeiende groep oudere fietsers. Zouden dergelijke routes er zijn in een drukke stad als Amsterdam?

We hebben er een aantal gevonden, nog geen perfecte maar wel kansrijke. Dit rapport doet verslag van ons speurwerk en geeft concrete aanbevelingen voor vervolgstappen om tot (een netwerk van) Relaxte Routes in Amsterdam te komen.

Dit project was niet mogelijk geweest zonder de inzichten en ervaringen van oudere Amsterdamse fietsers. Wij willen iedereen bedanken die meegedaan heeft aan de online enquête over fietsen in Amsterdam en zeker ook de mensen die op een regenachtige winderige januarimiddag naar de Stadstimmertuinen kwamen gefietst om daar mee te denken in de klankbordgroep.

Amsterdam, mei 2019

Karin Broer

Marjolein de Lange, ML Advies

## Inhoud

Rapport Relaxte Routes in Amsterdam.....	1
Voorwoord .....	2
Inleiding .....	4
Werkwijze .....	5
1. Oudere fietsers, karakteristieken.....	5
2. Kwaliteitseisen voor Relaxte Route.....	6
2.1. Kwaliteitseisen vanuit de literatuur .....	6
2.2. Wensen vanuit de enquête .....	11
2.3. Aanvullende inzichten vanuit de Klankbordgroep .....	17
2.4. Concluderend.....	17
3. Relaxte Routes.....	19
Werkwijze en bevindingen.....	20
4. Communicatie over Relaxte Routes.....	23
4.1 Verschillende soorten oudere fietsers .....	23
4.2 Relaxt fietsen strategieën .....	25
5. Beleidsmatige aanbevelingen.....	27
5.1. Synergie Relaxte Routes en Groennet kansrijk .....	27
5.2. Kwaliteitseisen op papier en op straat .....	27
5.3. Soorten van concrete knelpunten.....	28
6. Aanbevelingen voor vervolg.....	30
Bijlagen .....	31
Bijlage 1 Literatuurlijst: .....	31
Bijlage 2. Enquêteresultaten.....	32
Bijlage 3. Verslag Klankbordgroep 25 januari 2019.....	32
Bijlage 4. Cijfers over veiligheid en beleving van oudere fietsers.....	37
Bijlage 5 Mogelijk netwerk van Relaxte Routes.....	39
Bijlage 6 Kaarten bij Relaxte Routes .....	41

## Inleiding

In het voorjaar van 2018 werd het idee Relaxte Routes van Karin Broer genomineerd voor de Tour de Force innovatieprijs. De Relaxte Route is een ‘geen-haast-route’, zo veel mogelijk langs groen of water of stedelijk schoon en op detailniveau op topkwaliteit:

Vergevingsgezinde bermen, geen paaltjes en geen nare randjes of goten, geen grote hoogteverschillen. Al die dingen waarvan bekend is, dat er eenzijdige ongevallen door ontstaan. Het is een route met zo min mogelijke moeilijke manoeuvres, een ‘gemakkelijke’ route voor senioren, zonder het een seniorenroute te noemen want dan haken veel mensen af. Het doel is oudere fietsers veiliger en prettiger te laten fietsen. Veel oudere fietsers willen graag blijven fietsen maar fietsen is voor hen een steeds uitdagender taak, zeker in de grote stad.

De gemeente Amsterdam toonde interesse in dit idee. In het meerjarenplan Verkeersveiligheid vormen oudere fietsers één van de doelgroepen. Het idee sluit ook aan bij Doortrappen, het programma van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat als doel heeft dat oudere fietsers veilig blijven fietsen. Amsterdam is een van de gemeentes die deelneemt aan dit programma. Ook in Amsterdam is er een groeiend aantal ouderen die veilig en prettig willen blijven fietsen. Relaxte Routes kunnen daarbij behulpzaam zijn.

De gemeente Amsterdam vroeg Karin Broer en Marjolein de Lange dit idee uit te werken en samen met de doelgroep op zoek te gaan naar een netwerk van Relaxte Routes.

Deze opdracht riep onmiddellijk een vraag op: Bestaan er wel Relaxte Routes in deze drukke stad? Het ideaal zo mooi beschreven voor een ideeënprijsvraag had hoge eisen gesteld aan wegdek, aan rust, aan de details die (net als in andere gemeentes) nog lang niet overal in orde zijn. Bij de praktische uitwerking van de Relaxte Routes zou er water bij de wijn moeten. De vraag was: hoeveel? Zou er nog wel wat overblijven van het idee? Is er nog iets van wijn herkenbaar?

Om meteen de conclusie van dit rapport hier weg te geven: ja, het is mogelijk. Er ligt geen kant-en-klaar netwerk van perfecte Relaxte Routes, maar er zijn wel kansrijke routes. Routes waar het over flinke delen prettig en ongestoord fietsen is. Al zijn er ook nog de nodige knelpunten, maar voor een groot deel lijken dat oplosbare knelpunten. Waarbij wel de kanttekening gemaakt moet worden dat niet alle routes tot op detailniveau onder de loep zijn genomen.

Relaxte Routes blijkt een idee met perspectief te zijn. Door vanuit het perspectief van ouderen te zoeken naar de aangename kant van fietsen in de stad, worden zowel de gebreken van een deel van de huidige fietsinfrastructuur duidelijk als de kansen die er liggen om goede rustige routedelen met elkaar te verbinden.

## Werkwijze

Langs drie wegen is onderzocht wat veilige, voor senioren geschikte en prettige fietsroutes zijn.

1. Uit de vakliteratuur zijn wensen en aanbevelingen verzameld over veilig en prettig fietsen voor ouderen.
2. Via een online enquête hebben 178 oudere Amsterdamse fietsers informatie gegeven over voorkeuren voor (soorten) wegen, kruispunten en routes, over belangrijke bestemmingen en over gedrag en ergernissen in het verkeer.
3. In twee bijeenkomsten met fietsers uit de doelgroep 60-plus zijn concrete kansrijke Relaxte Routes en knelpunten in beeld gebracht.

Op basis van deze drie bronnen aangevuld met praktische kennis van de stad, zijn kansrijke Relaxte Routes in de stad in kaart gebracht. Daarbij is gepoogd belangrijke bestemmingen voor oudere fietsers te verbinden. Ook zijn de routes van het Groennet van de gemeente op de kaart ingetekend om te onderzoeken waar overeenkomsten zijn.

Enkele van deze routes zijn vervolgens gefietst, waarna kansen en knelpunten verder in beeld zijn gebracht. Hierbij is ook gekeken naar mogelijke strategieën voor oudere fietsers om om te gaan met de knelpunten die er nog zijn op Relaxte Routes. Daarnaast zijn er globale ideeën over mogelijkheden voor promotie verzameld.

## 1. Oudere fietsers, karakteristieken

Zowel mentaal als fysiek veranderen mensen als zij ouder worden. Voor deelname aan het verkeer is een aantal veranderingen van belang<sup>1</sup>:

### Waarnemen

Het **gezichtsvermogen neemt af**. Dat is een traag proces dat bij het ouder worden niet direct opvalt. De gezichtsscherpte wordt minder, het perifeer zicht wordt minder. Mensen krijgen meer moeite met waarnemen in het donker. Het verminderde gezichtsvermogen zorgt ook voor onzekerheid in het verkeer. Daarnaast neemt ook het **gehoor af**.

### Beslissen

Ouderen hebben vaak meer moeite om langdurig de aandacht vast te houden, en kunnen minder goed de aandacht verdelen over wat relevant is en wat irrelevant is. Beslissingen onder tijdsdruk worden lastiger. Het **reactievermogen neemt af**. Ouderen compenseren hier vaak wel voor door eerder snelheid te minderen, zodat ze meer tijd hebben.

### Handelen en bewegen

De spierkracht neemt af. Dat heeft consequenties voor bijvoorbeeld opstappen en wegrijden, het beklimmen van een helling en bij het ‘handlen’ van de fiets. Oudere mensen worden

---

<sup>1</sup> Bronnen: CROW seniorenproof, wegontwerp, SWOV factsheet ouderen in het verkeer, VVF Karin Broer  
Waarom oudere fietsers trager worden <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/waarom-oudere-fietsers-trager-wordsen/>

trager en stijver in hun bewegingen. Achterom kijken wordt moeilijker en sommigen krijgen problemen met coördinatie en evenwicht.

## **Gevolgen**

Door de achteruitgang van fysieke en mentale capaciteiten worden gewone verkeershandelingen uitdagend. Linksaf slaan bijvoorbeeld is een behoorlijk complexe handeling. Het combineert: over de schouder kijken, wat voor sommigen fysiek moeilijk is (stijfheid); hand uitsteken, dat betekent tijdelijk met één hand en dus minder stabiel fietsen (balans), observeren (gezichtsvermogen) en mogelijke gevaren scannen, naar alle kanten. Tot slot al die informatie integreren en een beslissing nemen én vervolgens handelen.

Verder zijn ouderen **fysiek kwetsbaarder** dan jongere volwassenen: ze lopen bij een botsing of valpartij eerder ernstiger letsel op.

## 2. Kwaliteitseisen voor Relaxte Route

Fietsroutes die veilig zijn voor oudere fietsers komen tegemoet aan de fysieke en mentale capaciteiten van oudere fietsers. Dat betekent geen overlast van snelverkeer en drukte, voldoende ruimte, voldoende tijd en ‘vergevingsgezind’. Relaxte Routes moeten daarnaast ook prettig en aantrekkelijk zijn om te fietsen. De vakliteratuur geeft inzicht in de belangrijkste kwaliteitseisen voor Relaxte Routes. Via de online enquête en de klankbordgroep zijn de wensen van oudere fietsers geïnventariseerd.

### 2.1. Kwaliteitseisen vanuit de literatuur

#### **Wegvakken**

##### 1. Een breed vrijliggend fietspad

Een breed fietspad is voor seniorfietsers veilig en prettig. Hoe breder het fietspad, hoe minder het aantal hinderlijke ontmoetingen. Op een breder fietspad, fietsen mensen ook verder van de rand af.<sup>2</sup> Hoe breed precies als breed wordt ervaren, hangt af van het aantal fietsers dat erover rijdt, maar ook van de aanwezigheid van scooters, brommers, snelle e-bikes en andere voertuigen.

De Leidraad CVC<sup>3</sup> gaat uit van een breedte van minimaal 2,5 meter voor een fietspad in één richting. Als er ook bromfietsen van gebruik maken dient het pad minimaal 3 meter breed te zijn. Tweerichtingsfietspaden dienen minimaal 4 meter breed te zijn. Als er ook bromfietsen van gebruikmaken dan is de minimum maat 4,5 meter. Voorts is de gewenste breedte afhankelijk van de intensiteiten.

Relaxte Routes gaan bij voorkeur over **brede fietspaden**.

---

<sup>2</sup> TNO, De Goede 2013.

<sup>3</sup> De Centrale Verkeers Commissie van Amsterdam



## 2. Voorkeur voor eenrichtingsfietspaden

Voor oudere fietsers is er een voorkeur voor een eenrichtingsfietspad boven een fietspad in twee richtingen.<sup>4</sup> De Leidraad CVC geeft ook aan terughoudend te zijn met fietspaden in twee richtingen vanwege de veiligheid.

Relaxte Routes gaan bij voorkeur over **eenrichtingsfietspaden**.

## 3. Relatief rustig: weinig hinderlijke ontmoetingen

Voor straten met gemengd profiel is 'relatieve rust' van belang. Uit recent onderzoek van CROW-Fietsberaad<sup>5</sup> blijkt dat het aantal hinderlijke ontmoetingen bepalend is voor de waardering van fietsers. We gaan ervan uit dat dit in versterkte mate voor senioren geldt, omdat zij meer moeite hebben om informatie te integreren en adequaat te handelen in het verkeer. Parkerende auto's en laad-en-los-overlast, zijn ook hinderende factoren.

Daarnaast betekent 'relatieve rust' het vermijden van fietsdrukte. Fietsdrukte zorgt onder andere voor uitdagingen voor fietsers in de drukke fietsstroom zelf, maar ook voor fietsers die een drukke fietsstroom kruisen.<sup>6</sup>

De Leidraad CVC stelt voor fietsstraten, straten waar de fiets prioriteit heeft, een maximum van 2500 motorvoertuigen per etmaal, en minstens tweemaal zoveel fietsers als auto's. De Ontwerpwijzer Fietsverkeer stelt het maximumaantal auto's in 30km-straten met gemengd verkeer op 4000 mvt per etmaal.

Parkeren van auto's kan als langsparkeren, eventueel schuin, maar geen haaksparkeren, aldus de Leidraad CVC.

Relaxte Routes lopen via **rustige 30-km wegen** en fietspaden. Fietsers mogen er geen hinder hebben van parkeerbewegingen van auto's. Dat betekent **weinig parkeerbewegingen en geen haaksparkeren**.

## 4. Hellingen

De Leidraad CVC stelt als wenselijk dat hellingen niet steiler zijn dan 1 op 20 maal het hoogteverschil in meters en als standaard 1 op 10 maal het hoogteverschil in meters. Bij meer dan 5m hoogteverschil dient de helling getrap te zijn.

Relaxte routes lopen via routes **zonder (te) steile hellingen**.

---

<sup>4</sup> CROW-brochure seniorenproof wegontwerp (2011) voor. 'Voor senioren heeft het de voorkeur om fietspaden als eenrichtingsfietspaden in te richten waar mogelijk.'

<sup>5</sup> Fietsberaadnotitie Aanbevelingen Fietsstraten binnen de kom, Otto van Boggelen, Robert Hulshof, (2018)

<sup>6</sup> CROW-Fietsberaad (2019) Innovaties en uitdagingen met fietsdrukte op kruispunten.



## Oversteken/kruispunten

### 5. Ruimte en horizontaal wegdek op plekken waar moet worden op- en afgestapt

Bij kruispunten moet voldoende ruimte zijn om af- en op te stappen, en te manoeuvreren. Bij opstappen is de snelheid laag. Dat betekent dat fietsers een bredere vetegang hebben, en instabieler zijn. Daarnaast dient de opstelruimte horizontaal te zijn. Op een schuine bodem is de kans om te vallen bij afstappen groter. Bovendien is het op een helling moeilijk opstappen en wegrijden.<sup>7</sup>

De Leidraad CVC geeft wel suggesties voor de breedte van opstelvakken. Advies over horizontale bodem ontbreekt nog.

Bij kruispunten en oversteken in Relaxte Routes is er **voldoende opstelruimte die horizontaal is**.



*Dus niet zo: aflopend bij verkeerslicht*

### 6. Steunpunten

Steunpunten tussen verschillende rijbanen bieden de oudere fietser, die wat trager is en meer moeite heeft met beslissen en manoeuvreren, een eenvoudiger rijtaak en meer tijd en ruimte. Een weg met een middensteunpunt is gemakkelijker en sneller over te steken.<sup>8</sup>

De Leidraad CVC geeft voor steunpunten een wensbreedte van 2,5 meter, en een minimale breedte van 2 meter.

Op kruisingen van Relaxte Routes zijn er **ruime en duidelijke steunpunten**.

### 7. Verkeerslichten

Een fietsoversteek met verkeerslichten heeft voor veel senioren de voorkeur. Ze hebben moeite met het kiezen van een veilig hiaat en bij verkeerslichten wordt die keuze voor hen gemaakt.<sup>9</sup> De ontruimingstijd moet toereikend zijn voor senioren en aanmelden liever via detectielus dan alleen met een knop. Ook is het belangrijk dat er voldoende horizontale opstelruimte is (zie ook punt 8).

Fietsers die bij het verkeerslicht linksaf willen moeten dat in twee keer kunnen doen. Ze steken eerst rechtdoor over en vervolgens naar links. Ook voor die tweede oversteek moet er duidelijke opstelruimte zijn. Leidraad CVC beveelt een



<sup>7</sup> Zie artikel Twisk e.a. 2017 over op- en afstappen, dieptestudie van R. Davidse van de SWOV over enkelvoudige fietsongevallen van 50-plussers, een van de typische ongevallen is een ongeval waarbij fietsers ten val komen bij het afstappen op een aflopend wegdek.  
(<https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2014-03a.pdf>.)

<sup>8</sup> CROW-brochure Seniorenproof wegontwerp (2011)

<sup>9</sup> CROW-brochure Seniorenproof wegontwerp (2011), pag 79

linksaf-vakje aan. Fietsers gaan in twee keer linksaf. Het vakje aan de rechterkant na het eerste deel van de linksaf biedt opstelruimte voor het tweede deel van de oversteek.

Binnen het programma Verkeersveiligheid worden maatregelen onderzocht om het linksaf slaan bij verkeerslichten te verbeteren. Bijv. door aanleg van brede opstelvakken voor fietsers, ofos-sen.<sup>10</sup> Fietsers kunnen van daar in één keer linksaf, en staan goed in het zicht van (vracht)autoverkeer. Het is wel een vraag in hoeverre onzekere fietsers hiervan gebruik durven te maken.

Verkeerslichten op Relaxte Routes hebben **goede mogelijkheid voor linksaf en toereikende ontruimingstijden** voor senioren.

### **Deelconflicten**

Senioren hebben moeite met deelconflicten.<sup>11</sup> Dat is bijvoorbeeld aan de hand als afslaan auto's tegelijk groen hebben met doorgaand fietsverkeer. Ook de kruising van fietsers onderling die bij wegen met vrijliggende fietspaden meestal buiten de regeling valt, is voor onzekerder fietsers extra lastig.

Een voorstart voor fietsers, in tijd of ruimtelijk, kan deelconflicten voorkomen. Voor de (ongeregelde) kruising van fietspaden onderling is het op sommige kruispunten wenselijk afrijdende fietsers de voorrang te geven.

Op Relaxte Routes worden **deelconflicten bij verkeerslichten voorkomen** of zo klein mogelijk gemaakt door vormgeving.

### **Vergevingsgezind en comfortabel**

#### 8. Vlak wegdek

Voor oudere fietsers is een vlak (en niet glad) wegdek zonder (onverwachte) kuilen, hobbels en sleuven nog meer van belang dan voor jongeren. Als fietsers moeten uitwijken voor een kuil, of bijvoorbeeld schrikken van een forse hobbel, kunnen ze de macht over het stuur kwijtraken en vallen. Bij 6 procent van de enkelvoudige fietsongevallen zijn kuilen of voorwerpen op het wegdek (mede)oorzaak van het ongeval<sup>12</sup>.

De Leidraad CVC gaat uit van (rood) asfalt voor fietspaden, die onderdeel zijn van Hoofdnet Fiets.

Relaxte Routes lopen over routes met **vlak wegdek**, bij voorkeur asfalt.

#### 9. Obstakelvrij

---

<sup>10</sup> MJP Verkeersveiligheid 2016-2020, maatregel 16

<sup>11</sup> CROW-brochure Seniorenproof pag.78 en pag 90

<sup>12</sup> Boggelen, O. van, P. Schepers, P.Kroeze, M.vander Voet, (2011) Fietsberaadpublicatie 19a. Grip op enkelvoudige ongevallen, CROW-Fietsberaad

Paaltjes en andere obstakels op fietsroutes vormen voor alle fietsers een risico. Voor ouderen is dat nog sterker omdat hun gezichtsvermogen en reactievermogen minder worden. Bovendien zijn de gevolgen van een botsing met een obstakel voor ouderen meestal ernstiger.

Het beste is geen paaltjes toe te passen op plekken waar mensen fietsen. Als het toch noodzakelijk is, dient de vormgeving te voldoen aan de richtlijnen, met inleidende (ribbel) markering en een flexibel paaltje in rood-wit. Bij de passeerafstanden dient ook rekening te worden gehouden met driewielers die max. 1,50 meter breed zijn.

De Leidraad CVC volgt voor de vormgeving van paaltjes de richtlijnen van CROW-Fietsberaad.

Op Relaxte Routes zijn er **geen obstakels**, en als ze onmisbaar zijn, zijn ze **uitstekend vormgegeven**.



## 10. Veilige en vergevingsgezinde trottoirbanden en bermen

Trottoirbanden, bermen en schampstroken dienen veilig en vergevingsgezind te zijn om eenzijdige fietsongevallen te vermijden. Hoe lager en hoe schuiner de trottoirband, hoe kleiner de kans dat een fietser die er per ongeluk tegen aan rijdt uit balans raakt en ten val komt. Bermen moeten aansluiten op de verharding en overrijdbaar zijn. Met een obstakelvrije ruimte van minimaal 1 meter.<sup>13</sup>

De Leidraad CVC gaat (nog) uit van een rechte band van 5 centimeter tussen fietspad en stoep, maar er wordt onderzoek gedaan naar alternatieven. De schampstrook(berm) tussen fietspad en rijbaan of parkeerstrook dient á niveau te zijn en voldoende breed. Dat is minimaal 90 cm breed naast een rijbaan, en 1,20m naast parkeerplaatsen.

Relaxte Routes lopen via wegen met **veilige randen en schampstroken**.

## 11. Visuele geleiding

Visuele geleiding is nodig om het wegverloop en obstakels voor alle fietsers goed duidelijk te maken. Dit is voor ouderen extra van belang omdat hun gezichtsvermogen afneemt. Voelbare (tactiele) markering heeft hiervoor de voorkeur.

De leidraad CVC geeft geen richtlijnen over visuele geleiding.

Relaxte Routes lopen over wegen waarvan het **verloop van de weg visueel goed duidelijk** is.

### **Kader: Puccini-methode**

---

<sup>13</sup> Brinker, B. den, P. Schepers (2018) Vergevingsgezinde bermen: 'Bouwstenen voor een comfortabel en vergevingsgezind fietspad, CROW-Fietsberaad

De Puccini-methode voor het inrichten van de openbare ruimte in Amsterdam geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte. Voor een aantal zaken verwijst de methode naar de Leidraad CVC. In sommige gevallen botsen Puccini richtlijnen (onder andere verwoord in Handboek Rood, standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (2018)) met senioren-proof ontwerp. De belangrijkste zijn:

- **Randjes en bandjes:** De haakse banden die in Amsterdam langs fietspaden en -routes worden toegepast zijn niet vergevingsgezind. Fietsers die moeten uitwijken of een sturfout maken, kunnen gemakkelijk ten val komen wanneer ze in aanraking komen met de haakse banden. De relatief hoge hardstenen randen die in de binnenstad zijn toegepast, onder meer op de Rode Loper, zijn wat dat betreft een knelpunt. Het Handboek Rood (2018) van de Puccini-methode gaat voor vrijliggende fietspaden ‘in principe uit van een hoogteverschil tussen fietspad en trottoir van 5 centimeter’, en langs straten worden standaard banden van 12cm hoog toegepast. Vanuit het MJP Verkeersveiligheid wordt onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven voor de rand tussen fietspad en stoep.
- **Contrasten visuele geleiding:** In een aantal ontwerp varianten die Puccini hanteert worden het fietspad en de stoep in bijna dezelfde kleur uitgevoerd: rood asfalt voor het fietspad en gebakken klinkers op de stoep (zie bijvoorbeeld pag. 80 van het handboek). Het contrast is beperkt en ook het verloop van de fietsroute is niet duidelijk
- **Paaltjes:** Het Handboek Rood (2018) gaat ervan uit dat paaltjes alleen worden toegepast als alle andere middelen onvoldoende blijken. In het handboek staat dat er een standaard paaltje zal worden ontwikkeld waarbij de zichtbaarheid en het borgen van de verkeersveiligheid de belangrijkste criteria zijn. Inmiddels zijn er op tal van plekken paaltjes geplaatst die beperkt zichtbaar zijn door de uitvoering in RVS.
- **Materiaalovergangen:** Vanuit het Puccini-gedachtengoed wordt het verloop van straten benadrukt door de bandenlijn langs de rijbaan van de hoofdrichting. Bij kruisingen ‘zijn de kenmerken van de hoofdrichting doorlopend’ wat geïnterpreteerd wordt door het laten doorlopen van de bandenlijn de hoek om. Die bandenlijn, vaak gecombineerd met een rollaag, doorsnijdt het fietspad. Deze materiaal overgangen zijn of worden vaak hobbelig waardoor ze een risicobron van eenzijdige fietsongevallen zijn, en extra aandacht van fietsers vragen die op kruispunten ook nodig is voor andere zaken.



Standaardoplossing Puccini 50km weg: de materiaal overgangen zijn vaak hobbelig.

Wegvakken	Leidraad CVC (HNF)	Praktijk	Relaxte Routes	Puccini
Vrijliggend fietspad	Minimaal 2,5 m	Vaak smaller	breed	
Eenrichtings-fietspad	Voorkeur eenrichtingsfietspad	Sommige tweerichtingen	Voorkeur eenrichtingsfietspad	
30-km straten	Fietsstraat max 2500 mvt 30-km-straten: Max 4000 Geen haaksparkeren	30km wegen qua intensiteit en snelheid in A'dam best OK. Wel veel parkeren	Rustig 30km, Weinig parkeerbewegingen	
Hellingen	1: (20xhoogte) 1: (10xhoogte)	Bruggen (ook nieuwe) soms erg steil	Zonder steile hellingen	

Kruispunten	Leidraad CVC (HNF)	Praktijk	Relaxte Routes	Puccini
Opstelplekken	Wens 2,5m, min. 2m breed	Geregeld krap, soms niet horizontaal	Voldoende ruim en horizontaal	
Steunpunten	Wens 2,5m, min. 2m breed	Geregeld krap, soms niet horizontaal	Ruim en duidelijk	
Verkeerslichten	Links-af vakje		Makkelijk linksaf en voldoende ontruimingstijd	
Deelconflicten (fiets-auto en fiets-fiets)		Veel aanwezig	Voorkomen, bijvoorbeeld met een voorstart	

Vergevingsgezind en comfortabel	Leidraad CVC (HNF)	Praktijk	Relaxte Routes	Puccini
Wegdek	Asfalt	Vaak matig	Vlak, bij voorkeur asfalt	Asfalt op vrijliggende fietspaden en -stroken tenzij bijzondere plekken
Obstakelvrij	Richtlijnen CROW-Fietsberaad	Vaak matig	Geen obstakels of uitstekend vormgegeven	Paaltjes zo veel mogelijk vermijden. Onderzoek naar een nieuw paaltje.
Randen en schamp	Haakse rand 5 cm (in onderzoek)	Divers, o.a. haaks	Veilige rand en schamp	Langs fietspad rechts haakse 5cm. Links á niveau. <sup>14</sup>
Visuele geleiding	-	Niet of matig	Verloop weg duidelijk	In aantal gevallen weinig contrast tussen fietspad en stoep en fietspad en rijbaan.

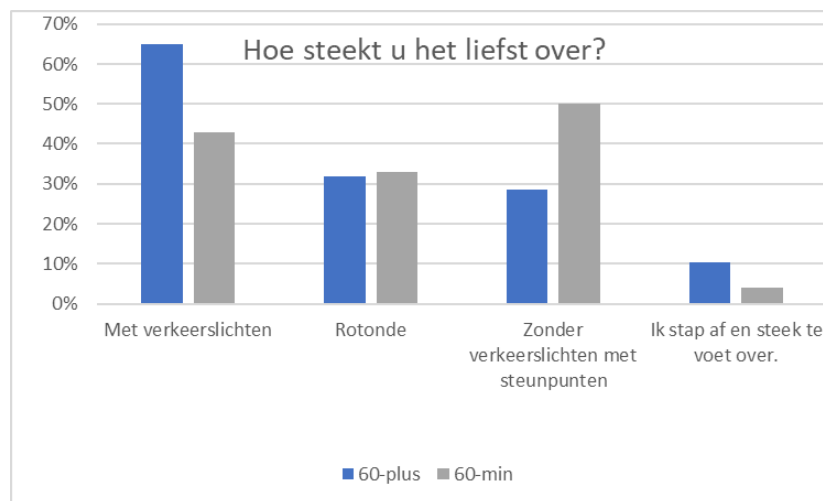
<sup>14</sup> Pag. 239 handboek Puccini rood (2018)

## 2.2. Wensen vanuit de enquête

In een online enquête hebben 178 Amsterdamse fietsers hun ideeën gegeven over relaxt, veilig en prettig, fietsen (124 'ouderen' 60-plus en 54 'jongeren' 60-min). De antwoorden geven een beeld over de wensen over fietsen en routes in de stad.

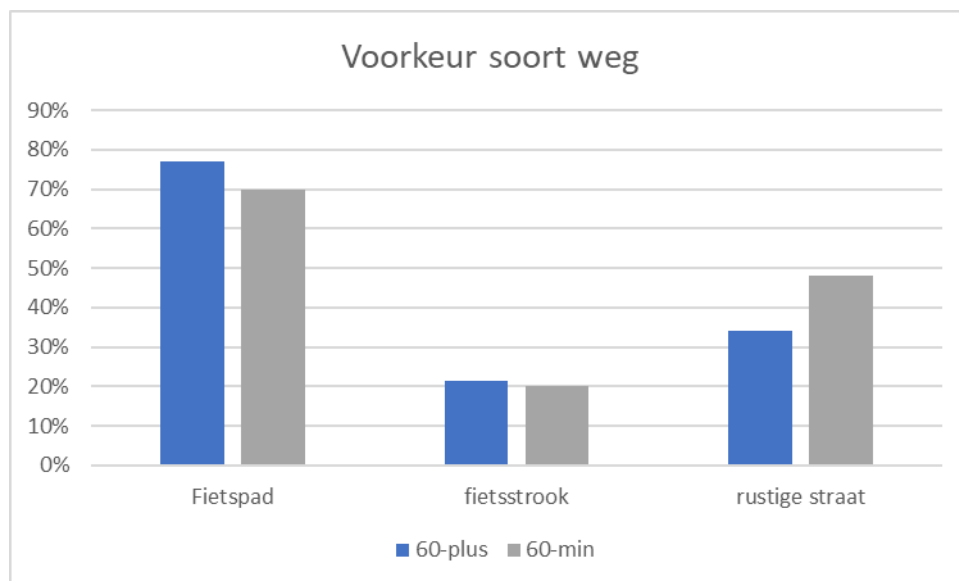
### Voorkeur voor fietspaden en kruisingen met verkeerslichten

De enquête laat zien dat 60-plussers een duidelijke voorkeur aangeven voor oversteken met verkeerslichten. Een klein deel van de 60-plussers, 10%, stapt (wel eens) af bij een kruising om te voet over te steken.



Meerdere antwoorden mogelijk

Een grote meerderheid fietst het liefst (graag) op een fietspad. De 60-plussers nog iets meer dan 60-minners. Bijna de helft van de 60-minners vindt een rustige straat een prettige optie, duidelijk meer dan de 60-plussers.



Meerdere antwoorden mogelijk

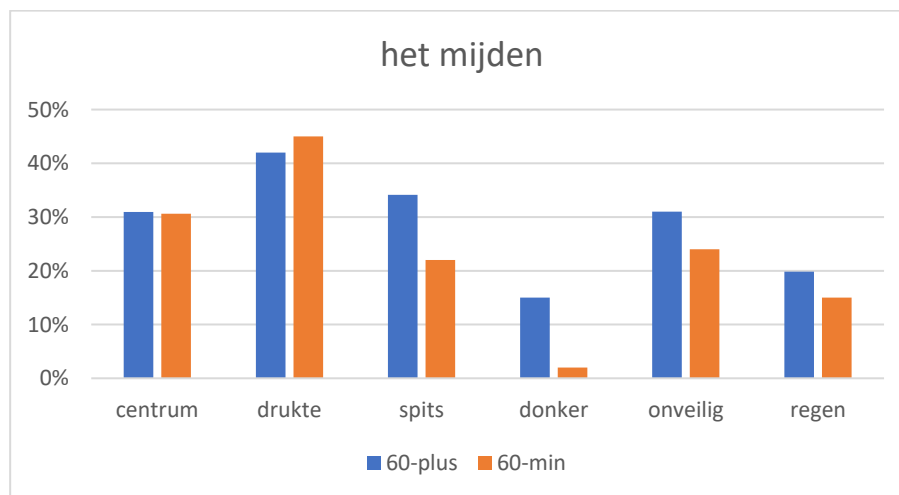
Ouderen lijken dus een voorkeur te hebben voor vrijliggende fietspaden en kruispunten met verkeerslichten.

De huidige fietspaden en verkeerslichten in de stad zijn echter niet ideaal. Op de open vraag naar de grootste ergernissen over de weginrichting, worden smalle fietspaden het meest genoemd. 32 procent van de 60-plussers noemt dat als grootste ergernis. (De afstelling) van verkeerslichten wordt 29 keer genoemd (23 procent).

De voorkeur voor verkeerslichten en fietspaden kunnen we ook lezen als een voorkeur voor rust en duidelijkheid over de plaats op de weg. Niet zelf hoeven te beslissen wanneer er een gaatje is in de stroom is, maar wachten op het groene licht. En weten dat je op het fietspad veilig bent voor auto's.

### Drukte en bepaalde situaties mijden

Een dikke 40 procent van 60-plussers en 45 procent van de 'jongere' fietsers mijden drukke plekken. De 'jongeren' lijken dus in deze enquête zelfs nog iets meer geneigd drukke plekken te mijden dan ouderen. Ouderen geven aan meer de spitsuren te mijden dan de jongeren (34 procent versus 22 procent) – jongeren kunnen spitsuren misschien minder mijden vanwege verplichtingen als werk en school.



Meerdere antwoorden mogelijk, onveilig is sociaal onveilig

Een derde van beide leeftijdsgroepen mijdt de binnenstad/het centrum op de fiets. Veel respondenten noemen ook bij de vraag naar 'niet prettige plekken' een situatie in het centrum. Een fietser spreekt van 'straten die onbegaanbaar zijn wegens toeristenstromen.' Deze resultaten sluiten aan bij wat er bekend is uit de Monitor Ervaren Verkeersveiligheid. Daarin komt naar voren dat zich in en rond het centrum de meest plekken bevinden die als gevaarlijk ervaren worden (Monitor Ervaren verkeersveiligheid, 2017). Een kaart van de als onveilig ervaren plekken is opgenomen in bijlage 6.

### Prettige fietsroutes gaan vaak door groen en langs water

Fietsroutes door parken of langs het water hebben duidelijk de voorkeur van de geënquêteerde ouderen. 55 procent noemt spontaan een route langs water en/of groen. Daarnaast wordt

opmerkelijk vaak positief genoemd de Sarphatistraat en het verlengde daarvan de Weteringschans.

### **Binnenstad het meest problematisch**

Als mensen gevraagd wordt naar ‘niet fijne-plekken’ dan komt de binnenstad duidelijk naar voren. Bij elkaar denkt 37 procent van de 60-plussers bij ‘niet prettig fietsen’ aan het centrum of een situatie in het centrum. Waarschijnlijk speelt drukte hier een grote rol, gecombineerd met onvoorspelbaar gedrag van anderen (fietsende en niet-fietsende toeristen, fietsers, scooters of andersoortige voertuigen, zoals Biro’s en elektrische bezorgvoertuigen).

Daarnaast zijn dynamische drukke straten (vaak met nogal wat autoverkeer en een tram), met winkels niet populair.

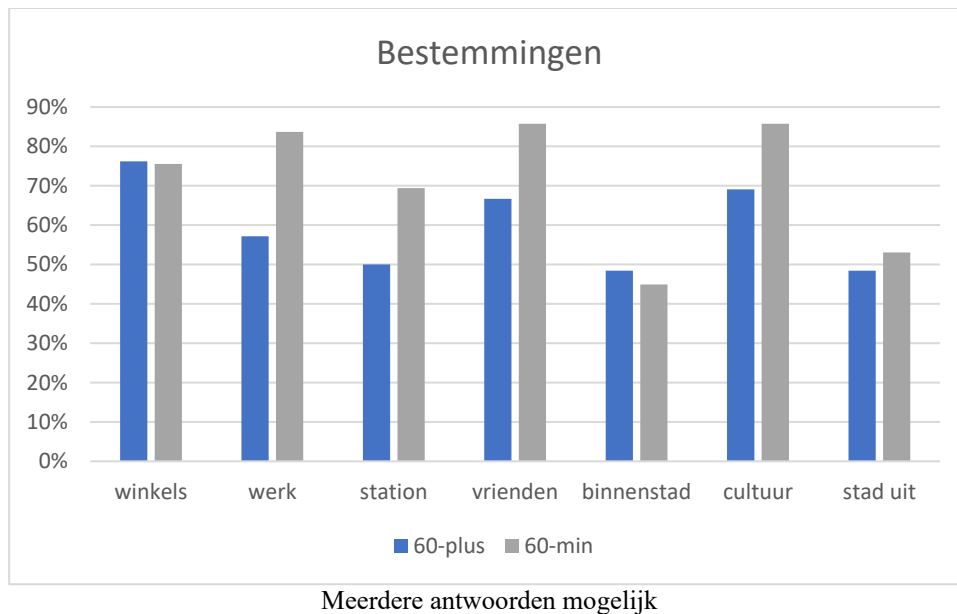
Top tien niet-fijne straten:

1. Van Baerlestraat (14 keer),
2. Prins Hendrikkade (12 keer),
3. Haarlemmerstraat/dijk (11),
4. Stadhouderskade (11 keer),
5. Overtoom (10),
6. Kinkerstraat (9),
7. Rozengracht (8 keer),
8. Van Woustraat (7 keer),
9. De Clerqstraat (5 keer),
10. Wibautstraat (5 keer),
11. Berlagebrug (4 keer),

### **Bestemmingen**

Voor de 60-plusser zijn winkels de belangrijkste bestemming op de fiets, maar ook culturele plekken, vrienden, (vrijwilligers)werk en station, zijn belangrijke bestemmingen. Ook de binnenstad wordt door 48 procent van de 60plussers genoemd als bestemming.





### 2.3. Aanvullende inzichten vanuit de Klankbordgroep

Ook in de Klankbordgroep zijn fietsroutes door groen (parken, bos) en langs het water absoluut favoriet. Sommige oudere fietsers rijden gerust een beetje om, om via een bepaald park of langs een bepaald water te fietsen.

Een aantal nieuw ingerichte en/of autoluw gemaakte straten kwam ook positief naar voren: Vijzelgracht en Vijzelstraat, de nieuwe fietspaden op de De Lairesetraat, de Sarphatistraat. Verder levert de bijeenkomst een flinke hoeveelheid concrete suggesties op voor routes en routedelen. Deze zijn verwerkt in de kaart.

Als aanvulling op de bestemmingen blijken verpleeghuizen voor sommige oudere fietsers ook een geregelde bestemming als partners of vrienden daar belanden. Dit bleek ook uit de interviews die het bureau Ideate uitvoerde in het kader van het project Doortrappen.

### 2.4. Concluderend:

Op basis van literatuur, enquête, klankbordgroep en eigen inzichten kunnen we stellen dat Relaxte Routes de volgende kenmerken hebben:

- Routes die rust en duidelijkheid bieden,
- Een breed fietspad heeft de voorkeur, een goede fietsstraat mag ook, of een rustige ontvlochten route
- Langs groen of water, en goed vindbaar
- Parkeren van auto's zorgt voor onrust, dus routes zonder naastliggende parkeerplaatsen hebben de voorkeur
- Zonder gevaarlijke randen, hobbels, kuilen en richels
- Oversteken moeten gemakkelijk zijn, in ieder geval duidelijkheid bieden over de plaats van de fietser.

- Steunpunten helpen kruispunten met grote(re) wegen behapbaar te maken: zo kan eerst de ene richting worden over gestoken en dan de andere.
- In sommige gevallen is een kruispunt met verkeerslichten te prefereren.

Verder wordt het centrum/binnenstad als meest problematisch ervaren, maar is dat ook een belangrijke bestemming.

### 3. Relaxte Routes

De enquête en de klankbordgroep leverden waardevolle informatie over routes in Amsterdam die oudere fietsers prettig vinden en ook over onprettige routes en knelpunten. Deze informatie, aangevuld met onze kennis van en ervaring met de fietsroutes in Amsterdam is verwerkt in de online kaart Relaxte Routes. De kaart is te bekijken via [deze link](#).

**Opmerking vooraf:** De routes in de kaart zijn niet tot op detail onder de loep genomen. Ook is geen rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen. Het zou goed kunnen dat nadere inspectie nog weer tot enigszins andere keuzes leidt. De elementen in de kaarten zijn niet uitputtend in beeld gebracht.

**Lagen in de kaart Relaxte Routes** die aan en uit gezet kunnen worden:

- Bestemmingen: winkelcentra, treinstations, stadsdeelkantoren, culturele plekken en locaties van de zorg.

Deze bestemmingen zijn niet uitputtend opgenomen. De kaart geeft een indicatie.

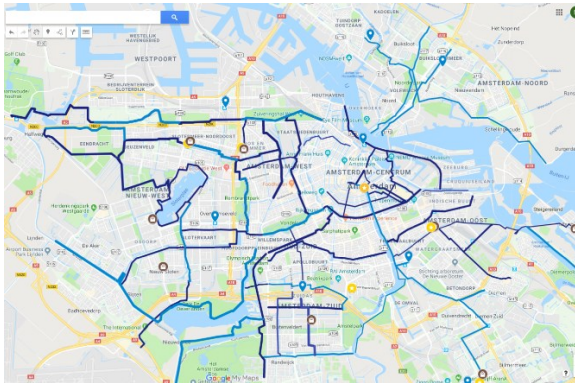
- Gewoon Relaxte Routes in donkerblauwe lijnen
- Bijzonder Relaxte Routes in lichtblauwe lijnen

Het onderscheid met tussen de donkerblauwe en lichtblauwe lijnen kan een strikt onderscheid suggereren. Dat is er niet, de verschillen zijn gradueel.

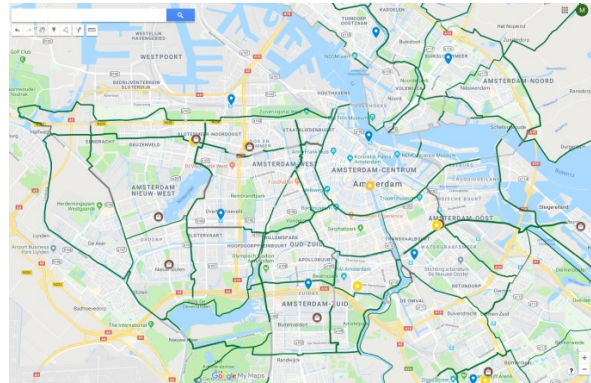
- Knelpunten met rode punten voor niet-prettige punten en rode lijnen voor niet-prettige routes.
- Groennet: het groennet van de gemeente (MJP Fiets 2016-2020) met in groen de huidige groennet routes, in donkergrijs routes die nog te druk zijn en in lichtgrijs ontbrekende schakels
- Twee lagen die samen een (concept van een) mogelijk netwerk van relaxte routes over langere afstanden laten zien: Routes vanuit alle windrichtingen (paars), en een selectie van overige kansrijke Relaxte Routes (zwart). Een nadere beschrijving van die routes is opgenomen in bijlage 5.
- Een laag met in geel een mogelijke relaxte Binnenstading.
- In bijlage 6 zijn de relevante kaartbeelden op groot formaat opgenomen.

### 3.1 Aanpak en bevindingen

De ingetekende gewone en bijzonder Relaxte Routes (**lichtblauw en donkerblauw**) vormen een verzameling van delen van routes. Ze vormen geen aaneengesloten netwerk omdat er delen ontbreken, of nog niet relaxt zijn. De lappendeken van routes heeft op veel punten overlap met het Groennet. Hieronder beide kaarten naast elkaar, in bijlage 6 zijn de kaarten groter weergegeven.



Gewone en bijzonder Relaxte Routes



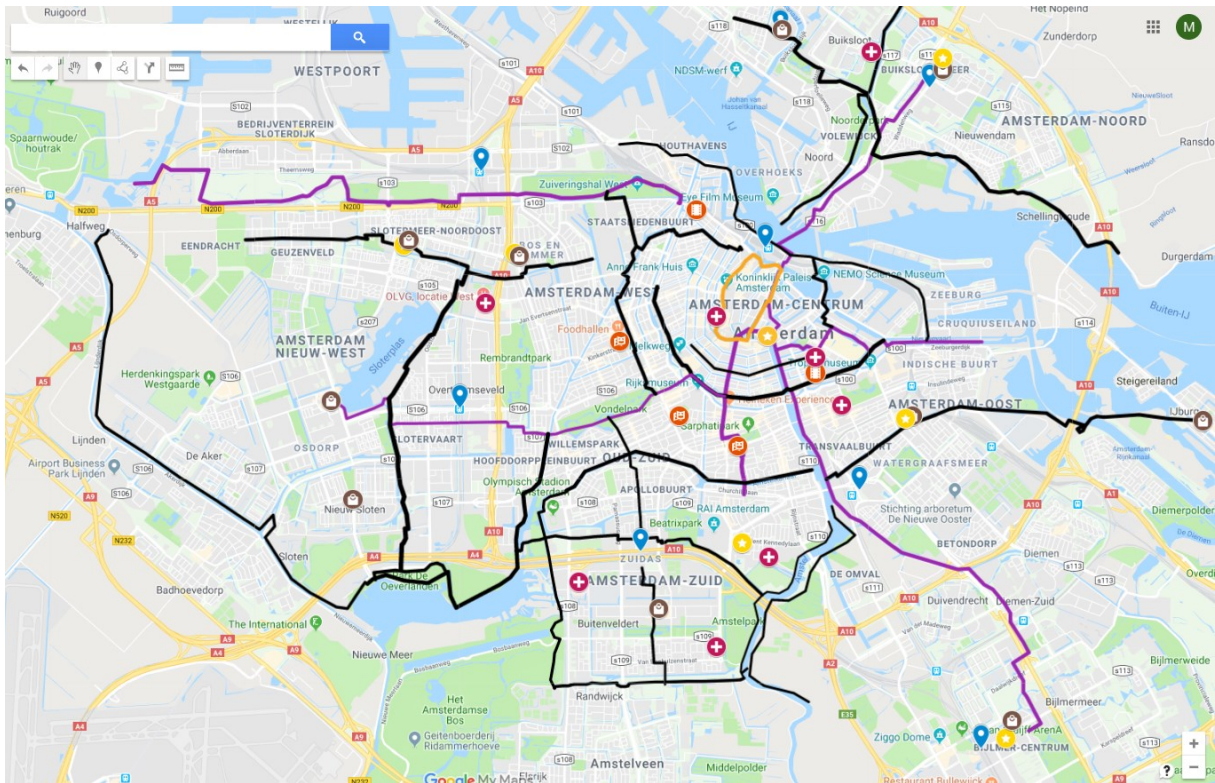
Groennet

Om de mogelijkheden voor een **netwerk van Relaxte Routes** te onderzoeken is nader gekeken naar blauwe en lichtblauwe routes die over grote(re) lengte doorlopen. Deze zijn ook in aparte kaartlagen opgenomen in paars en zwart. Daarbij is onderzocht in hoeverre er Relaxte Routes vanuit alle windrichtingen naar de binnenstad mogelijk zijn (paars), welke overige doorgaande Relaxte Routes er zijn (zwart) en of de belangrijke bestemmingen voor ouderen met Relaxte Routes verbonden kunnen worden.

#### **Relaxte Routes uit windrichtingen naar binnenstad, het Stadhuis**

De binnenstad is een belangrijke bestemming voor oudere fietsers, maar kent tegelijkertijd aanzienlijke uitdagingen voor relaxt fietsen. Om te kijken welke mogelijkheden en beperkingen er zijn, zijn er Relaxte Routes vanuit verschillende windstreken naar het stadhuis onderzocht. De resultaten staan hieronder beschreven en zijn in een aparte kaartlaag opgenomen.

Uit dit onderzoek blijkt dat er vanuit alle windrichtingen knelpunten liggen. Dit geldt vooral vanuit de westkant van de stad. Fietsers uit die kant zijn voor doorgaande verbindingen bijna altijd aangewezen op de drukke wegen met vaak krappe fietspaden. Projecten als de knip in de Prins Hendrikkade, het autoluw maken van grachten en de herinrichting van de Nieuwezijds Voorburgwal bieden echter wel kansen voor verbetering. Door combinatie van deze autoluw-projecten zou zelfs een soort ‘**relaxte binnenstadsring**’ voor fietsers gevormd kunnen worden. (geel). Dat kan een aanvulling worden voor de historisch moeizame oost-west verbindingen door de oude binnenstad. Als ook knelpunten op bijv. de drukke Nieuwmarkt worden opgelost.



Concept voor een netwerk van relaxte routes. Met in paars routes uit de verschillende windrichtingen, in zwart overige relaxte routes en in geel een mogelijke relaxte binnenstadsring. Ook is een selectie van bestemmingen opgenomen. De routes zijn (nog) niet vrij van knelpunten. De knelpunten zijn op deze kaart niet in beeld gebracht.

### **Belangrijke bestemmingen voor oudere fietsers**

Het is onmogelijk alle bestemmingen voor oudere fietsers in beeld te brengen. De belangrijkste zijn op de kaart ingetekend. Er is gepoogd deze zo veel mogelijk te verbinden met Relaxte Routes. Dat lukt echter niet overal. Er is gekeken naar: grotere winkelcentra, treinstations, plekken van cultuur, het stadhuis en de stadsdeelkantoren.

### **Tangentiële routes makkelijker relaxt dan radiale routes**

Van oudsher zijn de radiale routes de concentratieplekken voor het verkeer in Amsterdam. Hierop zijn vaak ook de winkels en voorzieningen geconcentreerd. Omdat (alleen) deze routes bruggen hebben over de vele grachten en kanalen, is het lastig om in radiale richting relaxte alternatieven te vinden voor de drukke wegen. Uitzonderingen zijn de scheggen als de Amstel, het Vondelpark en het Westerpark.

In tangentiële richting zijn er meer mogelijkheden voor doorlopende Relaxte Routes. Zoals de Oosterringdijk, de Binnenring, de Kerkstraat, enz.

### **Tweerichtingsfietspaden**

Een aantal van de geselecteerde Relaxte Routes gaat deels via tweerichtingsfietspaden. Hoewel tweerichtingsfietspaden afgeraden worden, zijn deze toch opgenomen omdat ze een waardevol onderdeel van Relaxte Routes kunnen zijn. Zo zijn de solitaire fietspaden door parken tweerichtingspaden. De routes waar tweerichtingsfietspaden deel van uitmaken zijn in de lijst van routes in bijlage 5 aangegeven met een \*.



### **Voorlopig zijn er nog knelpunten op Relaxte Routes**

Tussen het ideaal van Relaxte Routes en de praktijk op straat zitten concrete knelpunten. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om slecht wegdek, onveilige randen en banden en lastige kruispunten en oversteken. Om de routes echt relaxt te maken moeten de knelpunten worden opgelost. Een koppeling met het Groennet van de gemeente biedt kansen daarvoor.

### **Vergelijking met kaarten van ervaren verkeersveiligheid en kaart van fietsongevallen**

Een vergelijking van de bevindingen over Relaxte Routes met kaarten van fietsongevallen van de afgelopen vijf jaar (zie bijlage 4), laat zien dat een aantal van de niet-prettige routes (de rode routes in de kaart met knelpunten in bijlage 6) er ook uitspringen als gevaarlijk.

Voor Relaxte Routes zijn er vooral uitdagingen met geregistreerde verkeersonveiligheid op punten waar relaxte route kruisen met grote wegen. Zoals de kruising van het Vondelpark met de Stadhouderskade.

De binnenstad is een gebied dat als onveilig naar voren in zowel de Monitor ervaren verkeersveiligheid 2017 (zie de kaarten in bijlage 4) als uit de resultaten van dit project Relaxte Routes. Ook de drukke wegen met veel functies springen er in beide onderzoeken negatief uit.

Voor de Relaxte Routes zijn kruispunten met drukke autoroutes een uitdaging voor de ervaren verkeersonveiligheid. En ook de kruispunten van drukke fietsroutes onderling. Zoals de kruispunten aan beide zijden van de Berlagebrug.

## 4. Communicatie over Relaxte Routes

Het aanwijzen van Relaxte Routes is één ding, uiteindelijk gaat het erom dat de routes gebruikt worden door de mensen die er behoefte aan hebben of profijt van kunnen hebben. Hoe zorg je ervoor dat die fietsers de Relaxte Routes leren kennen en gaan gebruiken? En hoe kunnen oudere fietsers het beste omgaan met de knelpunten die er voorlopig nog zijn?

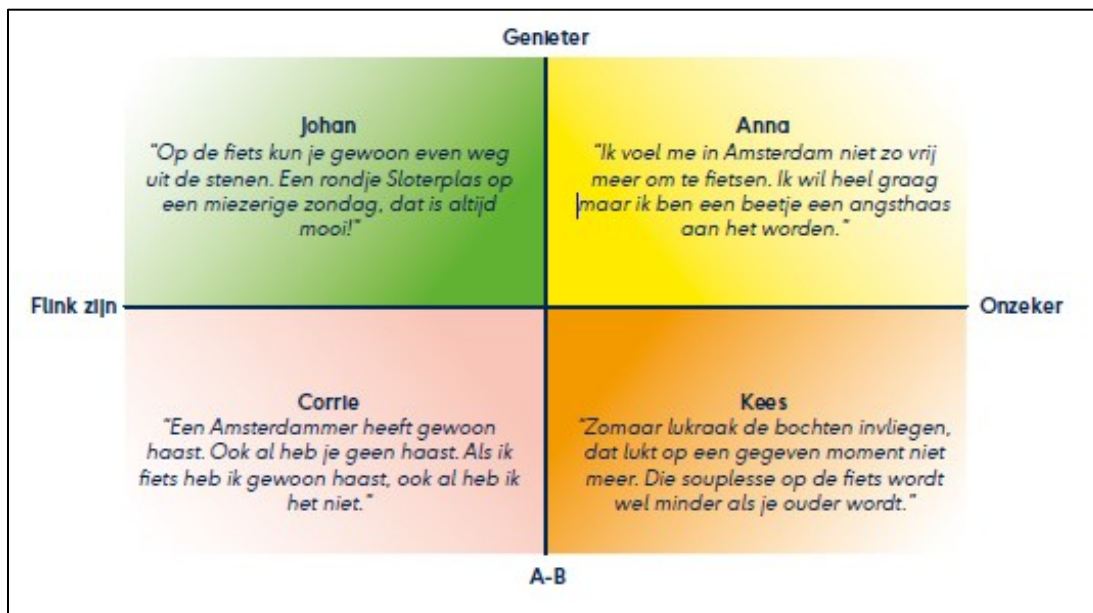
### 4.1 Verschillende soorten oudere fietsers

Oudere fietsers zijn er in soorten en maten. Leeftijd zegt niet alles over de mentale en fysieke vermogens van oudere fietsers. Bij het ouder worden, worden de fysieke en cognitieve verschillen tussen mensen groter. Oudere mensen die dagelijks fietsen ervaren vaak een betere gezondheid, blijven fitter, maar ook tussen hen kunnen de vaardigheden om veilig in het verkeer te opereren, flink variëren.

In de enquête, vooral ingevuld door ervaren fietsers die dagelijks fietsen, zien we verschillen tussen oudere fietsers terug: er zijn krasse 70-plussers die aangeven niets lastig te vinden en anderen die juist heel veel dingen moeilijk vinden en fietsen in Amsterdam eigenlijk nergens meer een pretje vinden. Wat een aantal oudere fietsers een lastige situatie noemt, geldt dus niet voor alle oudere fietsers. Ook moet er rekening mee gehouden worden dat antwoorden in een enquête niet precies overeen hoeven te komen met de werkelijke uitdagingen en risico's voor ouder wordende fietsers.

#### Verschillende fietsers

Onderzoeksbureau Ideate, betrokken bij het Doortrappen-project, heeft de houding van Amsterdamse oudere fietsers onderzocht. Op basis van diepte-interviews maakt Ideate een onderscheid in types die variëren op de schalen 'genieten versus van A naar B' en flink zijn versus onzeker'



Naast deze herkenbare persona's van Doortrappen, zien wij nog een vijfde 'type': nieuw in de stad. Dit zijn zowel de ouderen die nieuw zijn in de stad (of een stadsdeel) door bij voorbeeld een verhuizing, als ouderen die gezonder willen gaan leven of minder geld aan vervoer willen

besteden. Denk bijvoorbeeld ook aan Amsterdammers met allochtone roots die het OV willen inwisselen voor de fiets. Fietsers van deze categorie kennen de stad minder goed en zijn vermoedelijk wat minder vaardig in het Amsterdamse verkeer en ook wel wat onzeker.

## Communiceren Relaxte Routes

Oudere fietsers zijn niet allemaal op een hoop van te vegen. Voor de routes die we als Relaxte Routes aanmerken maakt dit allemaal geen verschil. Simpel gezegd, moeten die voor alle ouder wordende fietsers goed zijn. Voor de benadering en de adviezen over de routes is het wel handig om rekening te houden met verschillen tussen ouderen in houding, vaardigheden en gedrag ten opzichte van fietsen.

Mogelijke aanknopingspunten in de communicatie:

- Voor de onzekere fietsers, is een Relaxte Route vooral aantrekkelijk omdat het een route is die relatief gemakkelijk en veilig is.
- Fietsers die vooral voor hun plezier fietsen zullen openstaan voor het groene karakter van de routes.
- Voor de categorie ‘nieuw in de stad’, kan een Relaxte Route een eyeopener zijn om de stad op een prettige manier (zowel relatief veilig als mooi/groen) te leren kennen.

## Routekeuzes

Veel fietsers kiezen hun routes op routine, zeker voor dagelijkse verplaatsingen. Ze fietsen zo omdat ze dat ‘altijd zo doen’, of omdat het de kortste of handigste route is. Ze wijzigen hun route pas, als iets die routine doorkruist, bijvoorbeeld een wegafsluiting<sup>15</sup>. Ook een nieuwe bestemming kan leiden tot nieuwe routekeuzes. Dit zijn situaties en momenten om Relaxte Routes onder de aandacht te brengen.

Nieuwe fietsers die voor het eerst de stad (of delen van de stad) gaan verkennen op de fiets zullen misschien op de eerste plaats hen bekende OV- of autoroutes gaan volgen. Soms zullen ze de rood-witte wegwijzers gebruiken, een kaart erbij pakken of een routeplanner gebruiken. Het zou mooi zijn als oudere fietsers bij zulke zoekmomenten ook op Relaxte Routes gewezen kunnen worden.

Hoe zorg je dat bij verschillende categorieën ouderen de Relaxte Routes onder de aandacht komen? Die vraag kwam ook op tafel tijdens de Klankbordgroep-bijeenkomst. Dat leverde geen eenduidig antwoord op. De **herkenbaarheid van de route op straat** vonden mensen belangrijk. Sommigen zouden graag strepen of stippen op het wegdek willen zien. Anderen vonden een **flyer** met een **kaartje** met Relaxte Routes een goed idee. Weinig aanwezigen bij deze bijeenkomst zagen het voordeel van het delen van routes via internet. Wat wel opviel tijdens deze middag was dat mensen het leuk vonden met elkaar uit te wisselen over de routekeuzes die ze maakten.

---

<sup>15</sup> Bleek onder andere tijdens de klankbordgroep-bijeenkomst



Het lijkt nuttig om in breder verband verder na te denken over mogelijkheden voor het communiceren van Relaxte Routes. Een aantal van de mogelijkheden die wij zien:

1. Fietstochten met en door oudere fietsers (mogelijk als Doortrappenactiviteit), daarbij zijn er verschillende varianten denkbaar. Gericht op meer of minder ervaren of onzekere fietsers. Onderdelen kunnen zijn: kennis maken met de routes, relaxt fietsen strategieën beproeven en de deskundigheid van de oudere fietsers zelf betrekken en gebruiken.
2. Hierbij aansluitend kun je ook aan verdere mogelijkheden denken: bijvoorbeeld ‘fietsers wijzen fietsers de weg’, waarbij (groepjes) oudere fietsers van verschillend fietsniveau aan elkaar gekoppeld worden. Of een grote RR-fietstocht op een mooie dag in mei (eventueel ook een driewielvariant). Of een op stadsdeel gerichte activiteit: Nieuw-West-fietsers wijzen medebewoners de weg.
3. Een fietskaart met de Relaxte Routes van Amsterdam, de Relaxte fietskaart van Amsterdam; en/of kaartjes van deelgebieden.
4. Spelvormen om te spreken over fietsen en routes. Zoals een (pub)quiz met foto’s van situaties ‘Dit is ook fietsen in Amsterdam: waar is dit?’ en uitdagingen ‘Dit is best een lastige kruising, hoe kan je die het best oversteken?’
5. Via bestaande fietsclubs;
6. Een folder met tips en kaartmateriaal voor alle oudere fietsers; met varianten bijvoorbeeld gericht op bepaalde delen van de stad en de verschillende typen fietsers.

### **Voorbehoud bij de communicatie**

Het huidige netwerk van kansrijke Relaxte Route is nu nog een lappendeken van stukken Relaxte Routes, waarop er ook nog best veel knelpunten zijn. Als zo’n route gepropageerd wordt als ‘relaxed’ bestaat de kans dat het idee meteen wordt afgeschoten. Bij de communicatie is dus zorgvuldigheid geboden, en kan het best na concrete verbeteringen van knelpunten.

### 4.2 Relaxt fietsen strategieën

Hoewel Relaxte Routes zo gekozen zijn dat het er zo veel mogelijk relaxt fietsen is, zijn er voorlopig nog knelpunten die niet op korte termijn opgelost zullen zijn. Sommige, zoals de steile historische bruggen zullen nooit opgelost worden. Voor die punten kunnen oudere fietsers strategieën inzetten om toch veilig van de Relaxte Routes gebruik te kunnen maken. Voorbeelden daarvan zijn:

#### **Kruispunten**

Bij een aantal kruispunten is een relaxte oversteek niet mogelijk. Met name omdat goede steunpunten ontbreken en/of de verkeersstromen ingewikkeld zijn. Voor onzekere oudere (en jongere) fietsers zijn deze kruispunten een uitdaging. Die is behapbaar te maken door bijvoorbeeld af te stappen en ervoor te kiezen de kruising als voetganger via de zebra te passeren.

## **Hellingen**

Ook bij forse hellingen kunnen fietsers verstandig ‘strategisch’ fietsen. Beter dan halverwege de helling wegens gebrek aan snelheid ten val komen, is op tijd afstappen en met de fiets aan de hand de beklimming te doen.

## **Spitsuren en laden en lossen**

Sommige routes zijn niet-relaxt op bepaalde uren. Fietsen in het Vondelpark kan een genoegen zijn maar niet in de spits. Evenzo zijn sommige straten en grachten rond de typische laad- en lostijden (per gebied variërend, maar vaak in de ochtend) een stuk minder relaxed.

Dat is iets om mee rekening te houden.

Uit interviews van Ideate en de reacties op de enquête is bekend dat sommige oudere fietsers al rekening houden met bepaalde spittijden.

Bij het verder uitwerken van de communicatie rond Relaxte Routes is het ook goed om het communiceren van dergelijke strategieën mee te nemen.

## 5. Beleidsmatige aanbevelingen

### 5.1. Synergie Relaxte Routes en Groennet kansrijk

Een vergelijking laat zien dat de kansrijke Relaxte Routes voor grote delen samenvallen met het Groennet dat de gemeente in het MJP Fiets vaststelde. Dat is begrijpelijk omdat de doelen van het Groennet aanzienlijk overeenkomen met die voor Relaxte Routes.

In het MJP Fiets 2017-2022 wordt voor het Groennet gesteld: Het Groennet biedt ontspannen fietsritten op autoluwe of autovrije routes in een groene omgeving. Een herkenbare bewegwijzering helpt daarbij.

Verschillen tussen Relaxte Routes en Groennet zijn er ook. Zo loopt het Groennet niet door de binnenstad, en legt het meer nadruk op groene verbindingen terwijl Relaxte Routes ook bestemmingen als winkels, cultuur en stations bereikbaar te maken.

De overeenkomst van Relaxte Routes en Groennet is beleidsmatig interessant. Het maakt dat gewenste verbeteringen op de routes meer prioriteit kunnen krijgen.

### 5.2. Conflicten met Puccini

De Puccini-methode voor het inrichten van de openbare ruimte in Amsterdam botst op sommige punten op seniorenproof ontwerp. Dan gaat het vooral om:

- Randjes en bandjes: De hardstenen banden in de binnenstad worden toegepast zijn niet vergevingsgezind.
- Gebrek aan contrast en visuele geleiding
- Paaltjes
- Materiaalovergangen

Het is verstandig Puccini bij te stellen naar een vormgeving die meer seniorenproof is (en fietsvriendelijk). In de meest recente versie van het handboek Rood (2018) wordt nader onderzoek en informatie aangekondigd naar randen, contrast en visuele geleiding en paaltjes.

### 5.3. Kwaliteitseisen op papier en op straat

Uit het onderzoek naar kwaliteitseisen voor Relaxte Routes blijkt dat veel richtlijnen uit Seniorenproof wegontwerp (CROW) al in de Leidraad CVC zijn opgenomen. Enkele aanvullingen en aanscherpingen zijn wel gewenst. Met name die over: horizontale opstelplekken, vergevingsgezinde randen, en deelconflicten.

Daarnaast is het van belang dat de richtlijnen ook daadwerkelijk op straat gerealiseerd worden. Bovendien is het van belang dat voor fietsvoorzieningen wordt uitgegaan van de wensmaat en niet van de minimale maat.

Verder zijn onderhoud en beheer van groot belang bij veilige infrastructuur voor oudere fietsers. Ook obstakels als paaltjes dienen goed te zijn uitgevoerd. Een ander concreet aandachtspunt zijn schampstroken waar geparkeerde fietsen soms gevaarlijk uitpuilen.

#### 5.4. Soorten van concrete knelpunten

Een aantal van de soorten van knelpunten voor oudere fietsers, zoals die zijn verzameld uit input van fietsers en observaties op straat:

**Randjes en bandjes**, op veel routes liggen er randjes waardoor een fietser kan vallen. In de binnenstad liggen vrij hoge hardstenen banden (Puccini).

**Paaltjes**: Nu staan er veel verschillende soorten paaltjes, soms netjes ingeleid en van flexibel rood/wit materiaal, soms niet. Verzinkbare palen zijn ook niet altijd goed ingeleid, en sommige hebben een hoge voet die valpartijen kan veroorzaken.



**Slecht wegdek**. Hier en daar zijn slechte (tegel)paden, kuilen en soms zeer onvriendelijke drempels.

**Het ontbreken van goede duidelijke steunpunten** : Amsterdam heeft nogal wat kruispunten waar fietsers zowel rijbanen als trambanen moet kruisen. Dit levert grote en complexe oversteken op die voor de ouder wordende fietsers in toenemende mate lastig zijn. Dat kan

verbeterd worden door ruime en duidelijke steunpunten te maken zodat de overstek in verschillende eenvoudige stappen genomen kan worden. Nu zijn steunpunten vaak krap. Er kan bij voorbeeld ruimte gevonden worden door ter plaatse van het kruispunt tram en auto op dezelfde baan te laten rijden. Een goed voorbeeld is de kruising van Ringdijk/Linaeuskade met de Middenweg. Ondanks de beperkte breedte zijn hier duidelijke steunpunten gerealiseerd.



#### Het ontbreken van horizontaal wegdek op plekken waar gestopt moet worden

Bij kruispunten waar fietsers regelmatig moeten stoppen komen we soms aflopend wegdek tegen. Dat is problematisch omdat een lichte helling op dergelijke 'afstapplekken' een risico vormen voor valpartijen. Ook maakt het opstappen en wegrijden lastiger [invoegen van fotootje]

**Parkeren van auto's** zorgt voor onrust. Waar veel parkeerbewegingen zijn is dit problematisch, helemaal voor onzekere fietsers.

**Fietsstroken.** Er liggen in Amsterdam nog her en der smalle fietsstroken, soms naast geparkeerde auto's. Daar is de helft van de fietsstrook niet bruikbaar omdat fietsers, als ze verstandig zijn, rekening houden met een openslaand portier.



**Hellingen** De bruggen van Amsterdam leveren soms flinke uitdagingen op voor fietsers. Op sommige locaties zijn het forse hellingpercentages, zelfs bij sommige nieuwe bruggen.



### **Grootschalige verbouwingen**

Her en der zijn er bouwprojecten waardoor fietsers andere routes moeten zoeken dan de vertrouwde. Soms levert dit nieuwe inzichten op, maar vaak ook betekent dit langdurig discomfort. De langdurige verbouwing van de A10 maakt het extra goede relaxte route naar het Zuiden te vinden. We hebben uiteindelijk de Relaxte Route door de stationspassage van Amsterdam Zuid laten lopen. Daar mag en kan je niet fietsen. De oplossing is om de fiets voor dat deel aan de hand te nemen.

## 6. Aanbevelingen voor vervolg

Dit rapport doet verslag van een eerste verkenning van Relaxte Routes in de stad. Zoals we gezien hebben, zijn er delen routes aan te wijzen die relaxed genoemd kunnen worden. Maar het netwerk is geenszins af en er zijn veel knelpunten.

We zien de volgende mogelijke vervolgstappen:

1. De inventarisatie van Relaxte Routes en de samenhang met het Groennet en andere maatregelen zou verder uitgewerkt moeten worden. Vervolgens kan worden ingezoomd waar verbeteringen gerealiseerd kunnen worden. Dit kan mogelijk in samenspraak met de doelgroep gebeuren.
2. Een eerste stap daarin is om de kaartbeelden die binnen dit project Relaxte Routes gemaakt zijn te verbeteren en uit te diepen.
3. De Leidraad CVC en Puccini seniorenproof maken.
4. Een brainstorm over communicatie van Relaxte Routes is nuttig, om vervolgens daar een pilot mee te doen. Hoe kun je de bekendheid van routes en route/fietsstrategieën samen met de doelgroep verder ontwikkelen? Wanneer en hoe kun je het netwerk verder promoten? Hierbij is een belangrijk aandachtspunt: Hoe ga je iets communiceren wat op sommige punten nog bepaald niet ideaal is, terwijl er ook kansen zijn? Een concreet aanknopingspunt voor communicatie kan zijn als er verbeteringen op routes gerealiseerd zijn.

Het idee van Relaxte Routes blijkt kansen te hebben in Amsterdam. Een groeiende groep fietsers zou er baat bij hebben en er graag gebruik van maken, en er is een verzameling van routes die met niet al te ingewikkelde aanpassingen behoorlijk relaxt te maken zijn. Dat biedt mogelijkheden om van fietsstad Amsterdam een meer inclusieve fietsstad te maken.

Wij willen daar graag verder aan bijdragen.

## Bijlagen

### Bijlage 1 Literatuurlijst:

- Bax, C.A., J.W.H. van Petegem, L. Vissers, R.J. Davidse en S. Wesseling. (2017) Benutting van de CROW-publicatie Seniorenproof wegontwerp SWOV
- Boggelen, O. van, P. Schepers, P.Kroeze, M.vander Voet, (2011) Fietsberaadpublicatie 19a. Grip op enkelvoudige ongevallen, CROW-Fietsberaad
- Boggelen, O. van, R. Hulshof (2018) [Fietsberaadnotitie Aanbevelingen Fietsstraten binnen de kom](#), CROW
- Brinker, B.den P. Schepers (2018) Vergevingsgezinde bermen: ‘Bouwstenen voor een comfortabel en vergevingsgezind fietspad, CROW-Fietsberaad
- Broer K. (2017) [Waarom oudere fietsers trager worden](#), in: Vogelvrije Fietser, Fietsersbond
- CROW (2011) Seniorenproof wegontwerp, ontwerpsuggesties voor een veiliger infrastructuur binnen de bebouwde kom.
- Davidse, R, K. van Duijvenvoorde, M.J. Boele, M.J.A. Doumen, C.W.A.E. Duivenvoorden, W.J.R. Louwerse (2014) [Fietsongevallen van 50-plussers: karakteristieken en ongevalsscenario's van enkelvoudige ongevallen en botsingen met overig langzaam verkeer. Dieptestudie](#). SWOV
- De Goede M., Obdeijn, Van der Horst, Obdeijn,, A.R.A. van der Horst, (2013) [Conflicten op fietspaden](#). TNO.
- De Lange M. H.Talens, R.Hulshof. (2017) Drukke op fietspaden: een inventarisatie van knelpunten, maatregelen en ideeën, CROW
- De Lange, M. (2019) [Innovaties en uitdagingen met fietsdrukke op kruispunten](#), CROW-Fietsberaad.
- Fietsverkeer, [Hinderlijke ontmoetingen ‘allesbepalend’ voor succes fietsstraten](#).
- Groot-Mesken, J. de; Vissers, L.; Duivenvoorden, K, 2015Gebruikers van het fietspad in de stad, Aantallen, kenmerken, gedrag en conflicten. SWOV.
- Handboek Rood, standaard voor het Amsterdamse straatbeeld, onderdeel van de Puccinimethode (2018)
- Nijland H. PBL (2017) [Fietsen leidt tot langer en gezond leven](#)
- SWOV (2015) [Factsheet ouderen in het verkeer](#)
- Twisk, D.A.M. e.a. (2017) An experiment on rider stability while mounting: Comparing middle-aged and elderly cyclists on pedelecs and conventional bicycles. SWOV, 2017

## Bijlage 2. Enquêteresultaten

De enquête is ingevuld door ervaren fietsers die in overgrote meerderheid nog dagelijks op de fiets zitten, ook in de winter. 70 procent van de respondenten zijn 60-plussers, ongeveer 30 procent 60-minners. (totaal 178, waarvan 124 60-plus, 54 60-min)

De enquête leverde veel informatie op over concrete prettige en niet-prettige plekken om te fietsen. Die informatie is verwerkt in de kaarten van de Relaxte Routes. Daarnaast geven de antwoorden een beeld van hoe oudere fietsers het fietsen in de stad ervaren. Dat levert de volgende inzichten:

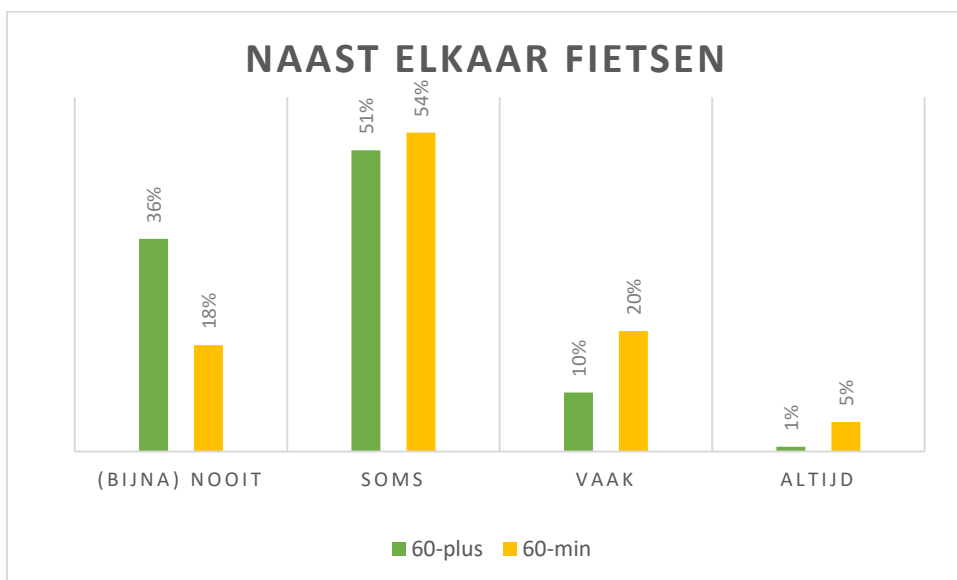
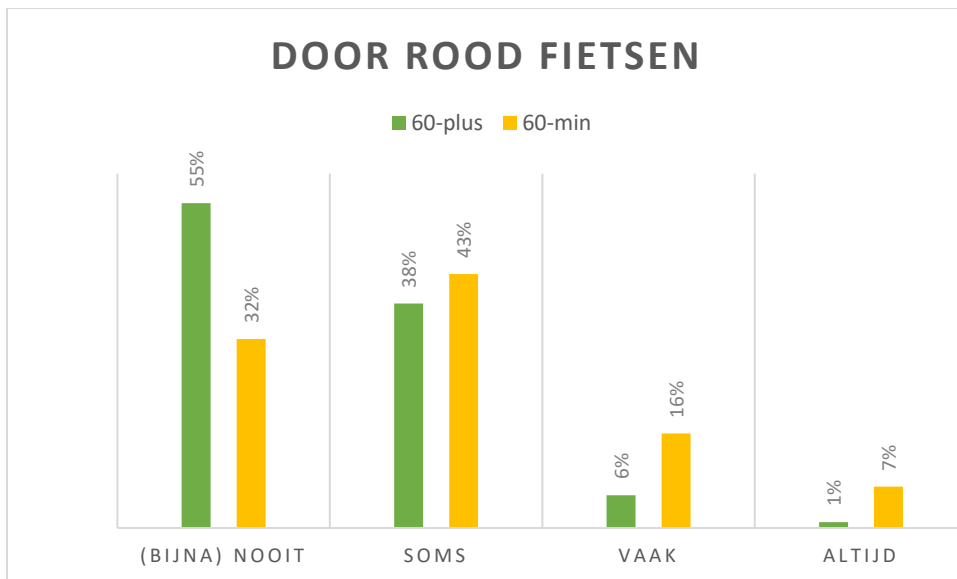
1. Drukke en het chaotische van het huidige verkeer wordt door oudere fietsers als zeer problematisch ervaren. Op bijvoorbeeld de vraag naar wat men als lastig ervaart antwoordt de helft het fietsen in grote drukte. Wij vroegen ook of men tips heeft voor anderen. Daar werden antwoorden als ‘geen haast hebben’ en ‘wees verdraagzaam’ heel veel genoemd. Een mooi motto van een fietser: ‘relax en kijk uit, kies je route, mijdt de Martelaargracht’
2. De binnenstad steekt er bovenuit als knelpunt. Een derde van de geïnterviewden mijdt de binnenstad.
3. Als lastige medeweggebruikers worden genoemd: andere fietsers, scooters, brommers, bakfietsen, en toeristen die ofwel niet kunnen fietsen of zomaar de straat oplopen.

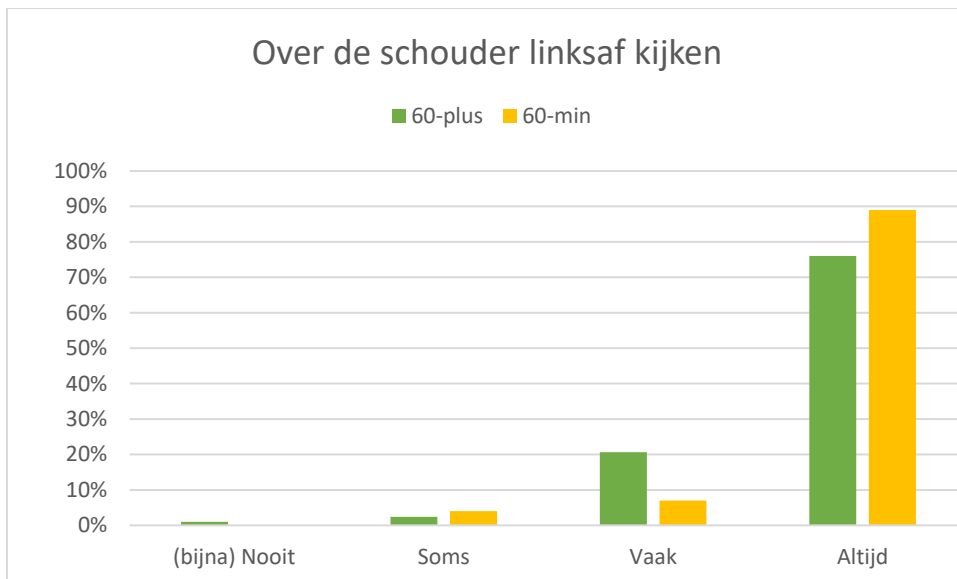
### **Gedrag en eigen vermogens**

Linksaf slaan wordt door 60-plussers lastig gevonden. 74 procent van de 60-plussers zegt meestal/altijd over de schouder te kijken voor linksaf slaan (tegenover 98% van de 60-minners).

Bij de vragen over gedrag zoals door rood fietsen en naast elkaar fietsen, zullen wenselijke antwoorden zijn gegeven, maar over het algemeen is te concluderen dat 60-plussers voorzichtiger zijn dan 60-minners.





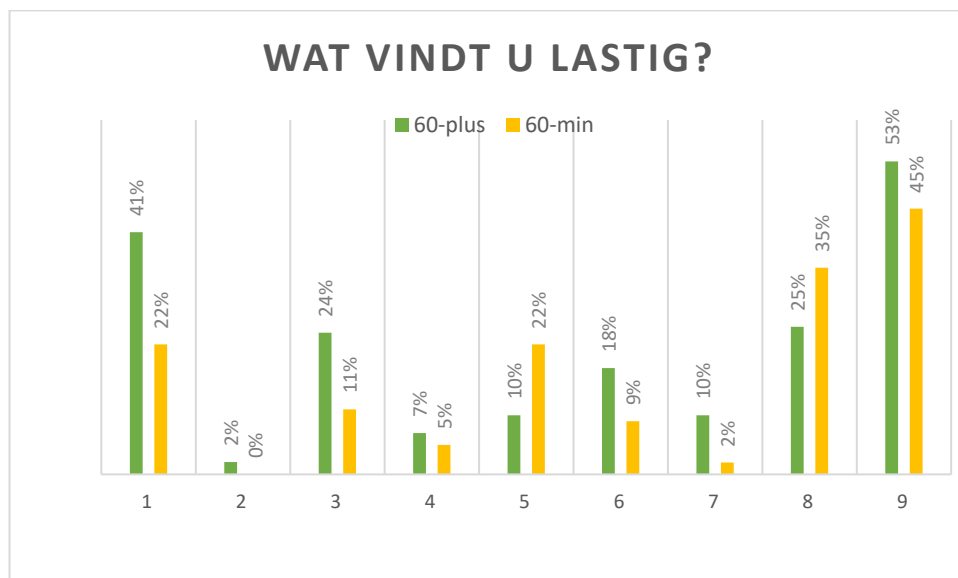


### Over het fietsen bij het ouder worden

Sommige mensen realiseren zich dat bij het ouder worden de fietsbeleving verandert. Dat komt naar voren uit opmerkingen als:

- Omdat ik ouder word is fietsen lang niet altijd meer een ontspannen bezigheid;
- Vooral blijven fietsen, want anders durf je niet meer;
- Met het ouder worden heb ik meer last van hoogteverschillen.

Bij concrete vragen over wat men lastig vindt bij het fietsen komen er verschillen naar voren tussen respondenten onder en boven de 60 jaar:



1. linksaf slaan  
2. rechtsaf  
3. oversteken

4. in- en uitvoegen  
5. inhalen  
6. ingehaald worden

7. op-en afstappen  
8. niets  
9. fietsen in grote drukte

Vergeleken met de 60-minners vinden de 60-plussers **linksaf slaan en oversteken duidelijk lastiger**. Voor beide leeftijdsgroepen is fietsen in grote drukte de grootste uitdaging. Opvallend is dat 60-minners inhalen vaker noemen als lastig (misschien omdat ze het vaker doen?) en 60-plussers ‘ingehaald worden’. Dat komt overigens wel overeen met bevindingen uit het onderzoek Fietsletsel 60-plussers (gemeente Amsterdam 2014).

De vragen van de enquête zijn [hier](#) te vinden.

### Bijlage 3. Verslag Klankbordgroep 25 januari 2019

Ook in de Klankbordgroep zijn groen (parken, bos) en langs het water absoluut favoriet. Sommige oudere fietsers rijden gerust een beetje om, om via een bepaald park of langs een bepaald water te fietsen.

Een aantal nieuw ingerichte straten kwam positief naar voren: de Vijzelgracht en Vijzelstraat die sinds 2016 autoluw zijn, de nieuwe fietspaden op de Lairesetraat, de Sarphatistraat waar sinds 2015 een fietsstraat is.

De Klankbordgroep-bijeenkomst levert een flinke hoeveelheid concrete suggesties op voor routes en delen van routes. Deze zijn verwerkt in [de kaarten Relaxe Routes](#). Bijvoorbeeld route door het centrum: Langs de Stopera, Staalstraat, de Kloverniersburgwal, Gelderse kade, ('dan is het bij Nieuwmarkt nog wel even opletten')

Als aanvulling op de bestemmingen blijken verpleeghuizen voor sommige oudere fietsers ook een geregelde bestemming als partners of vrienden daar belanden. Dat bleek ook uit interviews die Ideate uitvoerde in het kader van het project Doortrappen.

Fietsparkeren: De nieuwe fietsenstalling op Beursplein, sommigen zeggen die vermijd ik. Iemand vindt de trap treden te smal.

Shared Space is even besproken tijdens de klankbordgroep-bijeenkomst. In Amsterdam is vooral de shared space-situatie bij de pont achter het station een bekende situatie. De aanwezigen waren daar redelijk positief over.

Tijdens de klankbordgroepbijeenkomst komt ook de routekeuze aan de orde. Sommige mensen willen wel omfietsen voor een Relaxe Route. Sommige fietsen ook al om voor een prettiger route, bijvoorbeeld door groen. Anderen geven aan niet om te willen fietsen, zeker niet als men haast heeft.

Veel mensen kiezen hun fietsroutes op routine, 'zo fiets ik altijd'. Wegwerkzaamheden, afsluitingen zijn soms aanleiding andere routes uit te proberen. Sommige kiezen uit nieuwsgierigheid weleens een andere route.

Bij gladheid zoeken sommigen expliciet de gestrooide routes.

Manieren van promotie die in de klankbordgroep als mogelijkheid genoemd worden: kaart, wegwijzers, stippen op wegdek, delen van informatie over routes met elkaar in levende lijve werd positief gevonden, delen via internet spreekt niet aan.

## Bijlage 4. Cijfers over veiligheid en beleving van oudere fietsers

### De Monitor ervaren verkeersveiligheid, 2017 laat zien:

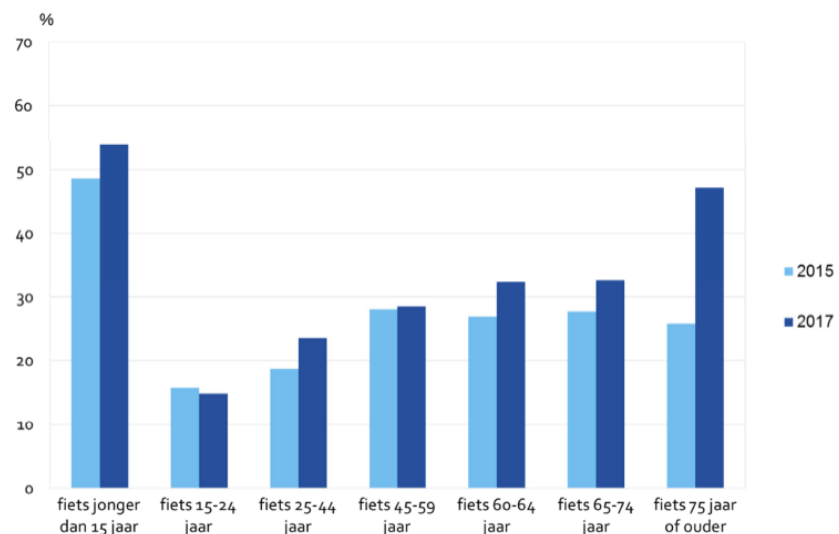
Het Centrum wordt als het meest onveilig ervaren:

‘Voor alle ondervraagde verkeersdeelnemers geldt dat wanneer ze hun veiligheid in het verkeer een onvoldoende geven, dit vaak te maken heeft met gevaarlijk of storend gedrag van andere weggebruikers. In en rond het centrum van Amsterdam bevinden zich volgens de respondenten de meeste gevaarlijke plekken. Dit was in 2015 ook al het geval.

De rapportcijfers voor veiligheid zijn achteruit gegaan voor kinderen en 75-plussers:

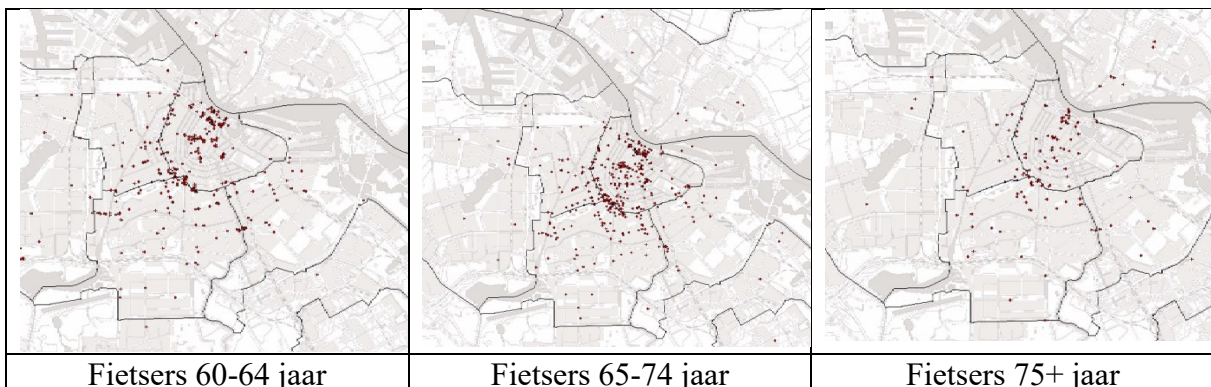
‘De 1997 fietsers die in 2017 zijn ondervraagd geven hun verkeersveiligheid gemiddeld een 6,0 als rapportcijfer, tegen gemiddeld een 6,1 in 2015. Fietsers van 75 jaar en ouder gaven in 2015 een 6,2 gemiddeld, maar in 2017 is het rapportcijfer gedaald naar een 5,4.

Figuur 1.2 Onvoldoende (5 of lager) verkeersveiligheid als fietser per leeftijdsgroep, 2015 en 2017



Gevaarlijk rijgedrag van (andere) fietsers wordt door ruim een kwart van de 75-plussers als reden voor een onvoldoende genoemd (26%).

De monitor ervaren verkeersveiligheid 2017 brengt ook plekken in beeld die verschillende leeftijdsgroepen als gevaarlijk ervaren:



Conclusies:

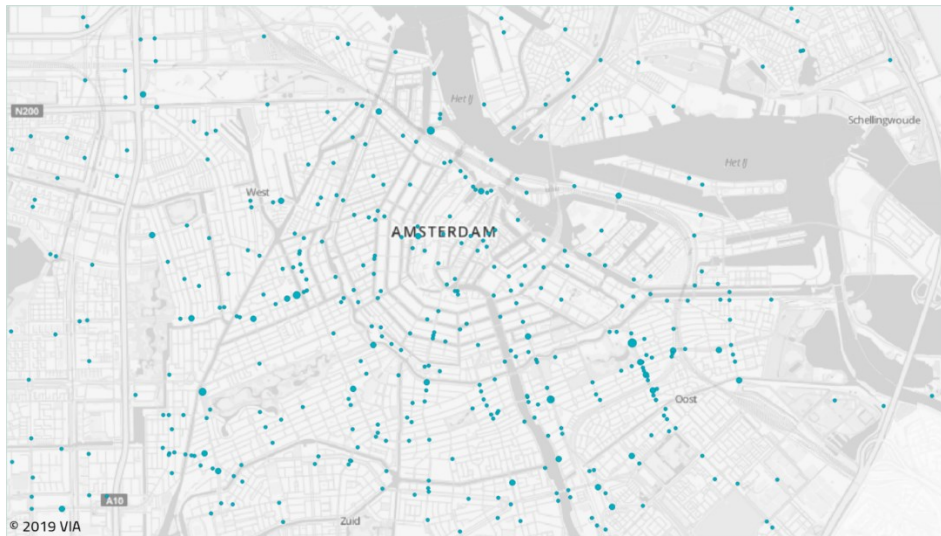
Er is een concentratie van als gevaarlijk ervaren plekken in de binnenstad. Dat zal bijv. te maken hebben met de drukte daar, en ook omdat die plek voor de meeste fietsers bekend is.

Ook de dynamische drukke straten met veel functies springen eruit.

Voor Relaxte Routes springen de kruispunten met wegen met druk autoverkeer eruit, en ook die met drukke fietsroutes.

## Objectieve verkeersveiligheid

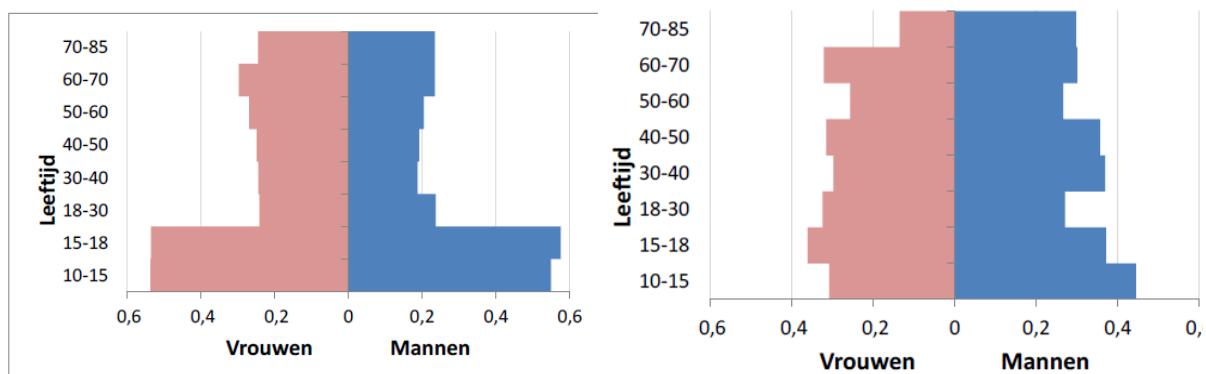
Kaart met alle fietsongevallen van 2014 -2019, van fietsers van 50 jaar en ouder:



● Aantal  
Eenheid Ongevallen  
Ongevallen van 01 januari 2014 t/m 11 maart 2019. Hier zijn geen niet-politieregistraties uit BRON aan toegevoegd.

## Fietsgebruik door de verschillende leeftijdsgroepen in Nederland en Amsterdam

Het onderzoek **Fietsmobiliteit in Nederland, Denemarken en Vlaanderen**, van Goeverden, C.D. (TU Delft Transport and Planning) 2016, p basis van Ovin, laat zien dat onder volwassenen Amsterdammers meer fietsen dan gemiddeld in Nederland. Maar dat loopt belangrijk terug voor 70-plus-vrouwen in Amsterdam. Die fietsen minder dan hun leeftijdsgenotes elders in Nederland, zoals dit diagram laat zien:



## Bijlage 5 Mogelijk netwerk van Relaxte Routes

Een netwerk van Relaxte Routes over grotere afstand zou kunnen bestaan uit de volgende onderdelen:

### Concept netwerk van Relaxte Routes over grotere afstanden

\* geeft aan dat een fietspad in twee richtingen onderdeel van de route is

- Oost-West door Noord\*
- Noord-Zuid door Noord (met 2 opties) \*
- Langs de zuidelijke IJ-oever \*
- Langs Nemo\*, Arcam en Artis
- Zeeburgerpad
- Binnenring, pm: tot Bloemgracht of Leidseplein
- Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat
- Ringdijk\* en Nesciobrug\* Diemerzeedijk\*
- Langs Noorder Amstelkanaal
- Langs Albardagracht\* en Erasmusgracht\*, en in de toekomst via Foodcenter nr Jordaan
- Kattensloot - Rotterdammerbrug – Brouwersgracht
- Van Vondelpark naar Westerpark\*
- Christoffel Plantijnpad\*
- Schinkel en Oeverlanden\*
- Groene zoom\*
- Minervalaan, station Zuid en Willem van Weldammelaan
- Langs Ringvaart Haarlemmermeer\*

### Vanuit verschillende windstreken naar het Stadhuis:

**Vanuit Noord:** ‘Noord-zuid door Noord’, de pont, Geldersekaade – Antoniesbreestraat - Stadhuis

**Vanuit Oost en IJburg:** Winkelcentrum IJburg - Dick Helleniuspas - Nesciobrug – langs AmsterdamRijnkanaal – langs Flevobad – Zeeburgerdijk - Zeeburgerpad - achterlangs Artis en Hortus – Amstel - Stadhuis

**Vanuit Zuidoost:** Amsterdamse Poort - eerst westelijk en dan oostelijk langs Gooiseweg - langs Weespertrekvaart – Omval – Weesperzijde – Amstel - Stadhuis

**Vanuit Zuid:** [pm route door Buitenveldert, Rivierenbuurt de Pijp] 2e vd Helststraat – 1e Jan Steenstraat - Ferdinand Bolstraat - Vijzelstraat - Munt - [pm:] Nieuwe Doelenstraat – Staalstraat - Stadhuis

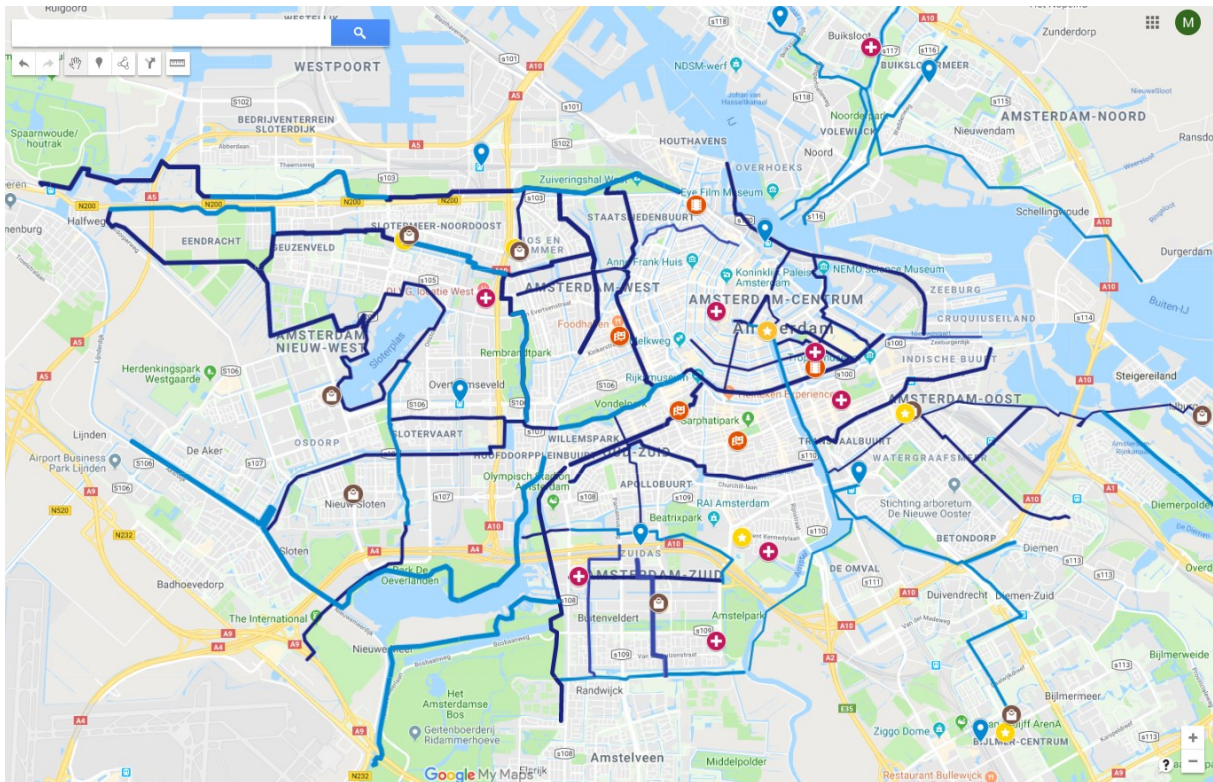
**Vanuit Zuidwest:** Vondelpark verbinding (Schipluidenlaan – Theophile de Bockstraat – Vondelpark – Max Euweplein) – Binnenring – Vijzelstraat - Munt - [pm:] Nieuwe Doelenstraat – Staalstraat - Stadhuis

**Vanuit West, Noordelijk deel:** Brettenroute – Nassauplein – [pm] Brouwersgracht – Prins Hendrikkade – Geldersekkade – aansluiten op route uit Noord.

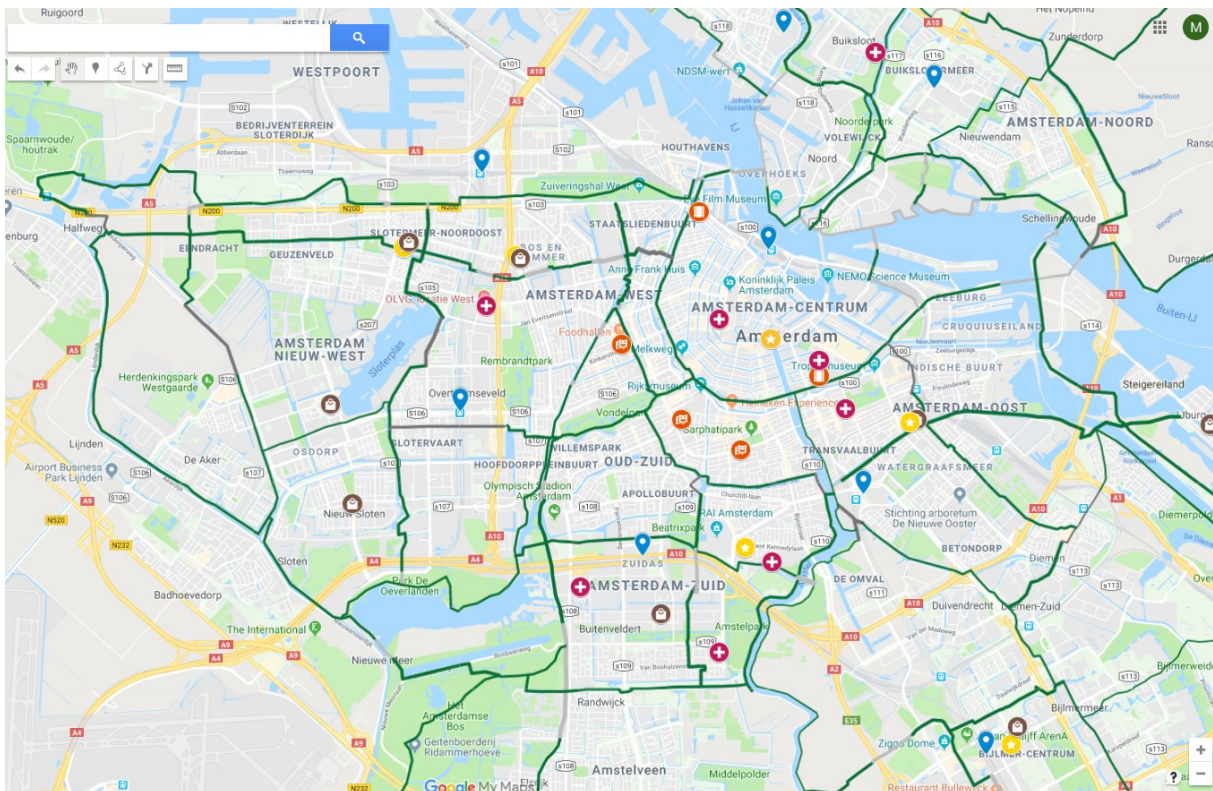


## Bijlage 6 Kaarten bij Relaxte Routes

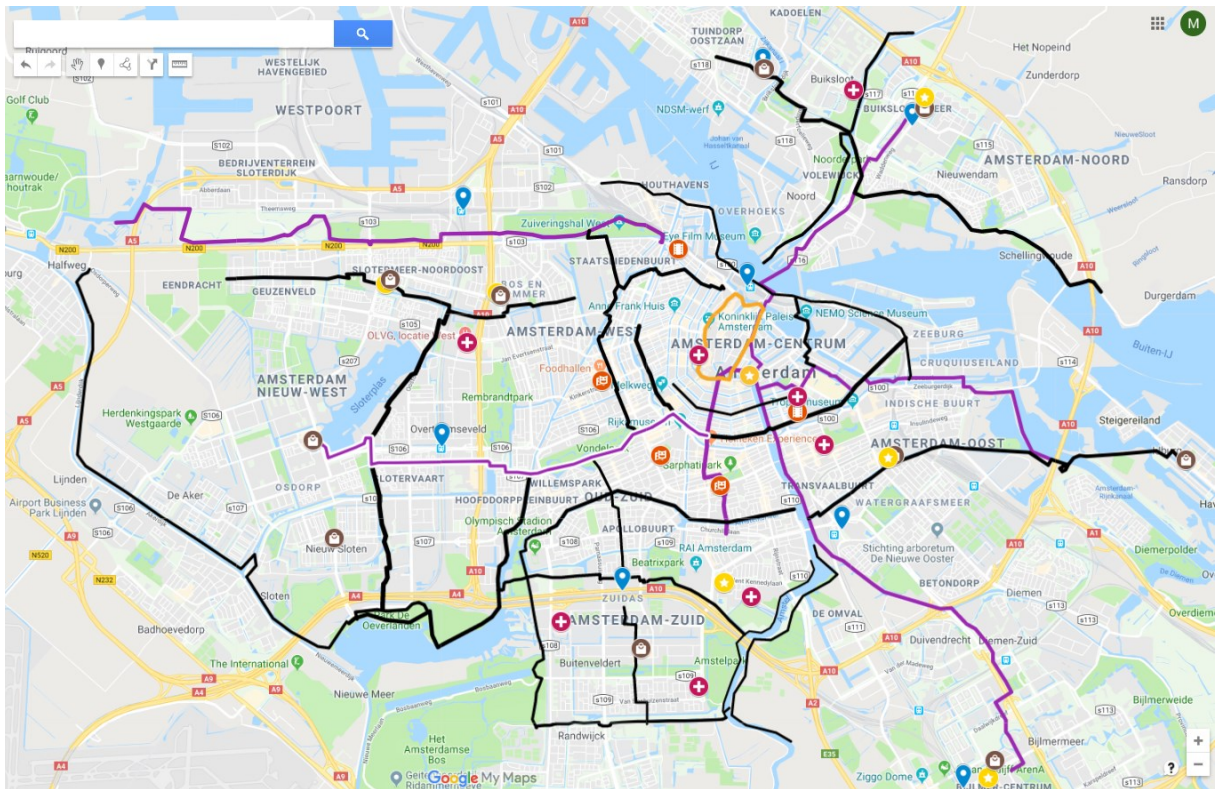
De kaart zijn online te bekijken via [deze link](#).



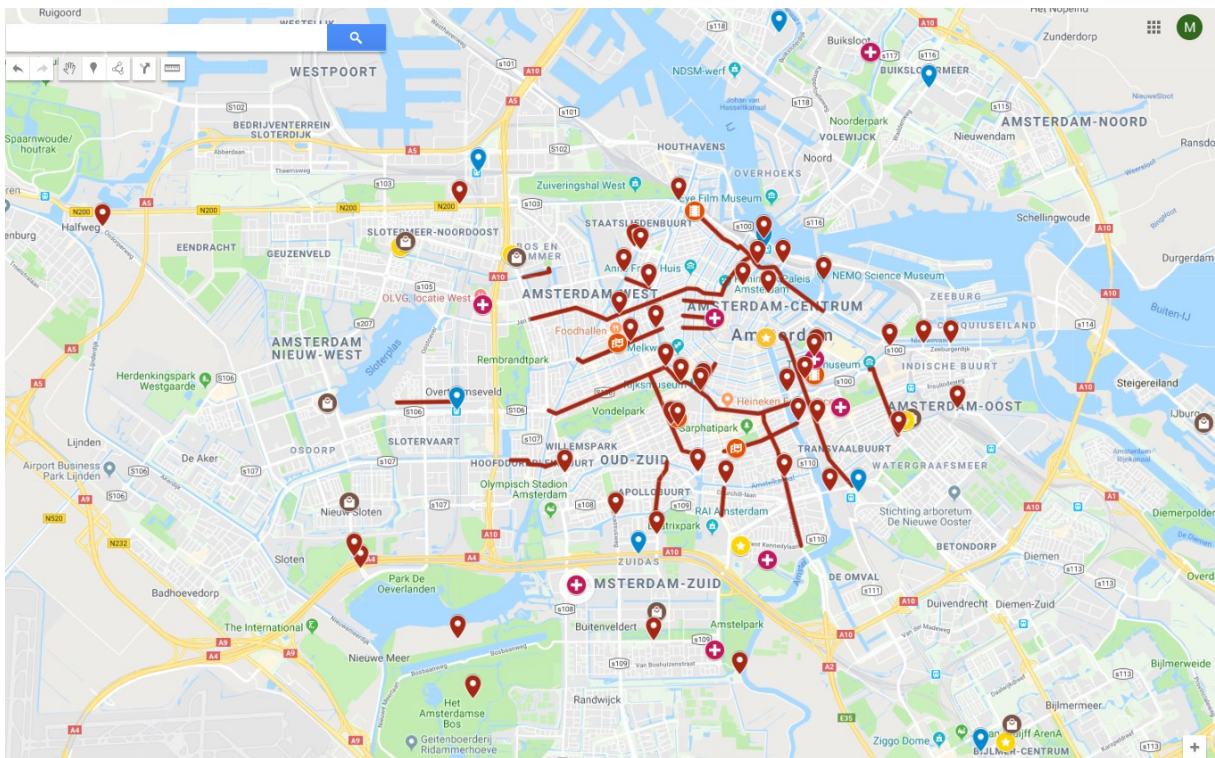
Relaxte Routes: gewone (lichtblauw) en bijzonder (donkerblauw)



Groennet uit MJP Fiets



Concept voor mogelijk net werk van Relaxte Routes



Knelpunten en onprettige routes

