

Met Relaxte Routes werken aan fietsveiligheid voor ouderen

Paper bij de Workshop op het NVVC 2026

door

Marjolein de Lange, ML Advies, marjolein@mladvies.eu

Karin Broer, Broer fietsprojecten, kpbroer@xs4all.nl



Inleiding

Voor veel ouderen is de fiets een fijn vervoermiddel. Het is gezond om te fietsen en de fiets biedt laagdrempelige en goedkope mobiliteit. Maar met het ouder worden wordt fietsen ook uitdagender. Oudere fietsers vallen vaker en zijn kwetsbaarder. Het project Relaxte Routes biedt handvatten om te werken aan de veiligheid en het fietsplezier van oudere fietsers.

Het project Relaxte Routes brengt de ervaring van oudere fietsers samen met de expertise van de verkeersprofessionals. Door (samen) op zoek te gaan naar kansrijke routes voor prettig en rustig fietsen en concrete verbeteringen, worden (eerste) stappen gezet voor senior-proof infrastructuur en ontstaat bewustzijn voor de uitdagingen voor oudere fietsers, voor oudere fietsers zelf en binnen de gemeentelijke organisatie. In deze paper leest u meer over het project Relaxte Routes en de uitwerking in Amsterdam

Het idee

Een Relaxte Route is een 'geen-haast-route' waar het mooi en prettig en veilig fietsen is. Weg van de drukke wegen en fietspaden, zo veel mogelijk langs groen, water of stedelijk schoon en op detailniveau op topkwaliteit. Dus met een veilige en heldere inrichting, voldoende ruimte, geen gevaarlijke paaltjes en nare randjes. Een fijne route voor senioren met zo min mogelijk moeilijke manoeuvres. Zonder het een seniorenroute te noemen want dan haken veel mensen af.

Het project Relaxte Routes

Het project Relaxte Routes gebruikt het idee van prettige, rustige fietsroutes om fietsveiligheid voor ouderen onder de aandacht te brengen binnen gemeentes en onder oudere fietsers zelf. En om concreet fietsinfrastructuur veiliger en prettiger te maken voor oudere fietsers.

Dit doen we:

- Samen met de doelgroep – Waar is het volgens ouderen relatief relaxed fietsen? Wat zijn hun ervaringen? Wat kan er beter?
- Senior-proof – Rustige routes analyseren we op 'senior-proof' en we doen voorstellen voor verbeteringen.
- Gedrag en infra – We kijken naar de infra, maar we kijken ook mét de doelgroep hoe ze uitdagende verkeerssituaties het beste kunnen passeren.
- Senior-proof in gemeentelijke organisatie – De resultaten geven concrete handvatten over senior-proof voor ontwerpers en beleidsmakers.

Ouderen zijn een belangrijke doelgroep

Zoals bekend is Nederland hard aan het vergrijzen. Fietsen helpt ouderen bewegen, fietsen helpt ouderen mobiel te zijn. Fietsen geeft letterlijk meer bewegingsvrijheid. En daarmee draagt het bij aan de gezondheid en de kwaliteit van leven van ouderen. Veel gemeenten onderschrijven dit van harte, en ouderen stappen massaal op de (e-)fiets. De keerzijde van al deze fietskilometers zijn de extra risico's die daarmee gepaard gaan. Oudere fietsers vallen in negatieve zin op in de verkeersveiligheidscijfers.

Hoe zorg je ervoor dat ouderen zo lang mogelijk blijven fietsen, en dat dat tegelijk ook veilig kan. Dat is een grote opgave in de verkeerswereld. Met **Doortrappen**, het programma van het ministerie van I en W, wordt die opgave vooral vanuit de gedragshoek aangepakt. Een van de adviezen voor oudere fietsers is: kies een rustig tijdstip of een rustige route.

Relaxte Routes sluit daarop aan, maar kijkt ook breder. Met de keuze voor een relaxte route kan fietsen aangenamer en veiliger worden. Vanuit dit idee zijn in Friesland **Doortraproutes** ontwikkeld, recreatieve rondjes van 20-25 kilometer over routes die (relatief) senior-proof zijn.



Samenwerken met oudere fietsers geeft waardevolle kennis en ervaring

Voorbeeld: Rustige straat maar toch bezwaren.

De Jozef Israëlskade en Reinier Vinkeleskade: een rustige 30-km straat langs het water en stedelijk schoon, met eenrichtingsverkeer voor auto's. Toch hadden oudere fietsers klachten over deze straat vanwege de krappe ruimte tussen geparkeerde auto's en (tegenwoordig) autoverkeer.



Voorbeeld: Dynamische straten

Met dynamische straten bedoelen we straten waar veel gebeurt: winkels, overstekende voetgangers, bezorgers, autoverkeer – rijdend en parkerend- andere fietsers etc. Oudere fietsers bleek dat vooral deze straten als lastig of uitdagend te ervaren, ook al hebben ze soms een fietspad.

Voorbeeld: Bruggen en viaducten

Veel oudere fietsers hebben een e-bike, maar ook met ondersteuning zijn sommige beklimmingen pittig. En afdalen vraagt goede fietsvaardigheid en beheersing van het voertuig, zeker als er onderaan iets ingewikkelds is, zoals een kruispunt of paaltjes.

Voorbeeld Amsterdam

Voor de gemeente Amsterdam is het project Relaxte Routes in 2018-2020 uitgewerkt. Samen met de doelgroep zijn kansrijke routes benoemd en knelpunten in beeld gebracht. Daarna is een drietal routes nader onderzocht en zijn verbeteringsuggesties uitgewerkt.

Deze suggesties bieden zicht op concrete aanpassingen, en dienen als voorbeeld om 'senior-proof' bij gemeentelijke ontwerpers onder de aandacht te brengen. Inmiddels zijn verschillende van deze suggesties op straat gerealiseerd.

Een paar opvallende zaken:

- Zelfs in een drukke stad als Amsterdam zijn routes te vinden waar het meer ontspannen fietsen is. Die routes zijn niet perfect, maar bieden wel kansen.
- Oudere fietsers melden een grote voorkeur voor fietspaden, maar in de praktijk zijn fietspaden ook een belangrijke bron van ongenoegen: te krap, te druk.
- Bij kruispunten heeft men het liefst een verkeerslicht. Maar van de kruispunten die men als slechtste aanmerkte hadden de meeste verkeerslichten.
- Senior-proof-eisen zitten vaak wel in de richtlijnen die de gemeente hanteert, maar de praktijk op straat laat nog te wensen over.
- Haakse randen, onduidelijk wegverloop en gevaarlijke en obstakels vormen belangrijke risico's. Quick wins: doe meer met markering, haal paaltjes weg.

Concrete en haalbare verbeteringen zijn mogelijk! Leert het project Relaxte Routes in Amsterdam.

1. Verbeteringen: Senior-proof in de richtlijnen

Alle wegen en paden senior-proof maken kan niet van vandaag op morgen. Maar we kunnen ernaartoe werken door senior-proof op te nemen in de ontwerprichtlijnen. Als alle nieuwe ontwerpen voldoen aan die richtlijnen wordt de infrastructuur, project voor project, senior-proof.

In Amsterdam staan de eisen voor senior-proof behoorlijk goed in de richtlijnen van de Leidraad CVC¹. Maar de praktijk op straat is (nog) vaak anders. Eisen voor de openbare ruimte² botsen geregeld met eisen voor vergevingsgezindheid. RVS-paaltjes zijn een voorbeeld van obstakels die wel mooi zijn, maar niet vergevingsgezind en minder goed zichtbaar.

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. ¹⁴
Visuele geleiding	-	Niet of matig	Verloop weg duidelijk	In aantal gevallen weinig contrast tussen fietspad en stoep en fietspad en rijbaan.

¹ Centrale VerkeersCommissie van de gemeente Amsterdam

² In Amsterdam als Handboek Puccini

2. Verbeteringen: Quick wins

Het aanpassen van alle bestaande infrastructuur conform richtlijnen duurt lang. Daarom zijn er voor het project Relaxte Routes in Amsterdam ook quick wins benoemd. Sommige toegespitst op concrete situaties, maar ook een paar generieke:

A. Meer doen met 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 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 Brinker 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. Een voorbeeld is onderstaande ongevallenlocatie waar een fietser tegen een trottoirband aan de linkerkant reed. Het contrast tussen fietspad en trottoir is minimaal. Beeld: Schepers en Den Brinker.



Het structureel toepassen van markering op zulke potentieel gevaarlijke plekken is een relatief voordelige manier om de risico's voor fietsers met verminderd zicht te beperken.

Het is nuttig om in navolging van maatregelen om paaltjes aan te pakken, een markeringsproject te starten.

B. Paaltjes weghalen of goed uitvoeren

Deze quick win ligt voor de hand. De gemeente is hier mee bezig, maar nog niet klaar. Deze voorbeelden kwamen we tegen op de Relaxte Routes.



Entrepotdok: paaltjes zonder inleidende markering, vlak na brug

IJburg: slecht zichtbare RVS-paaltjes met beperkte inleidende markering

3. Verbeteringen: Meer ruimte

Voldoende ruimte voor fietsers is een essentieel ingrediënt van senior-proof 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. Voor toekomstgericht ontwerpen moet (helaas) ook rekening gehouden worden met de ontwikkeling dat auto's steeds breder worden en dat er meer breed vrachtverkeer is.



Ontwerp voor Jozef Israëlskade waar meer ruimte voor fietsers en voetgangers komt door een parkeerstrook op te heffen. (nog niet uitgevoerd)



Weteringschans, recent aangelegde fietsstraat met (op dit deel) een krap profiel en nogal wat vrachtverkeer.

4. Verbeteringen: Minder (haaks en schuin) parkeren

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 (langs) parkeren. In alle gevallen is er schuwafstand nodig naast parkeerplekken, en moet er rekening worden gehouden met slordig geparkeerde auto's en foutparkeren.

Voor toekomstgericht ontwerpen moet (helaas) ook rekening gehouden worden met de ontwikkeling dat auto's steeds breder worden en dat er meer breed vrachtverkeer is.



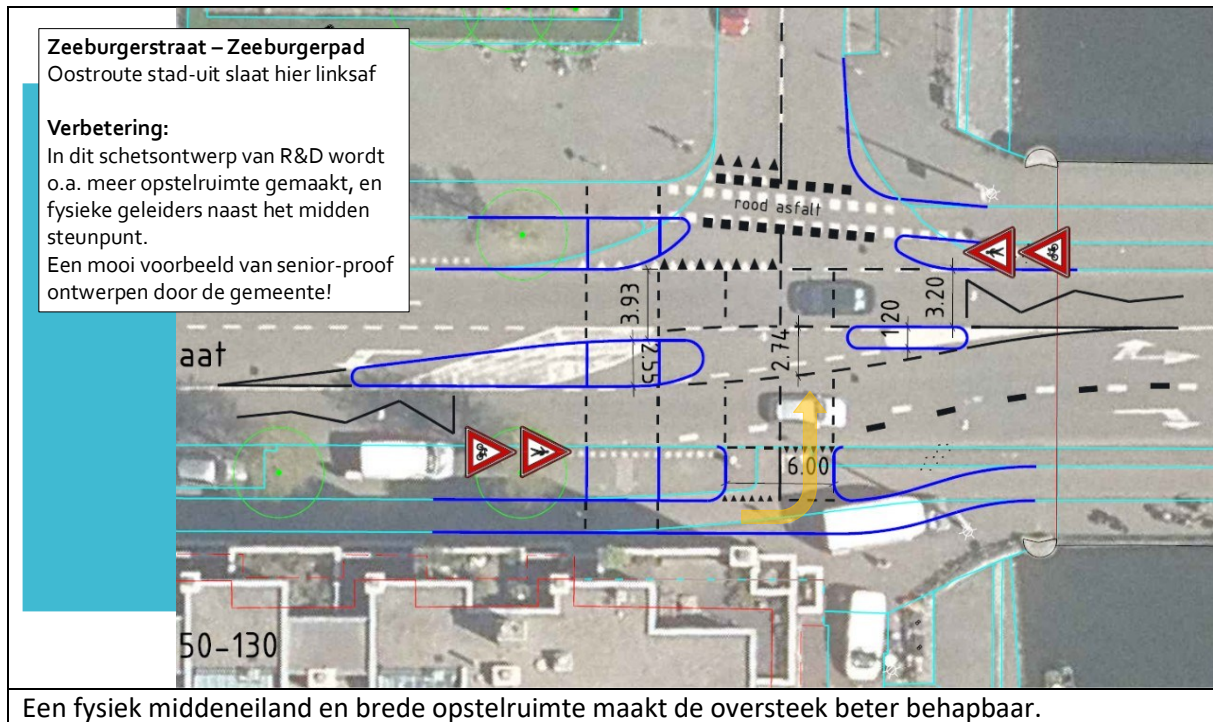
Jozef Israëlskade met smalle rijbaan en parkeerstroken die smaller zijn dan de meeste auto's van tegenwoordig.



Brouwersgracht: Onrust door schuin parkeren en obstakels

5. Verbeteringen: Meer en duidelijkere ruimte op kruispunten

Oudere fietsers hebben een voorkeur voor kruispunten met verkeerslichten, maar daar is het vaak druk en de ruimte beperkt. Relaxte Routes kruisen grotere wegen vaak zonder verkeerslichten. Met voldoende ruimte, een duidelijke indeling en een fysiek middeneiland zijn die oversteken behapbaar en veilig te maken.



Een fysiek middeneiland en brede opstelruimte maakt de overstek beter behapbaar.

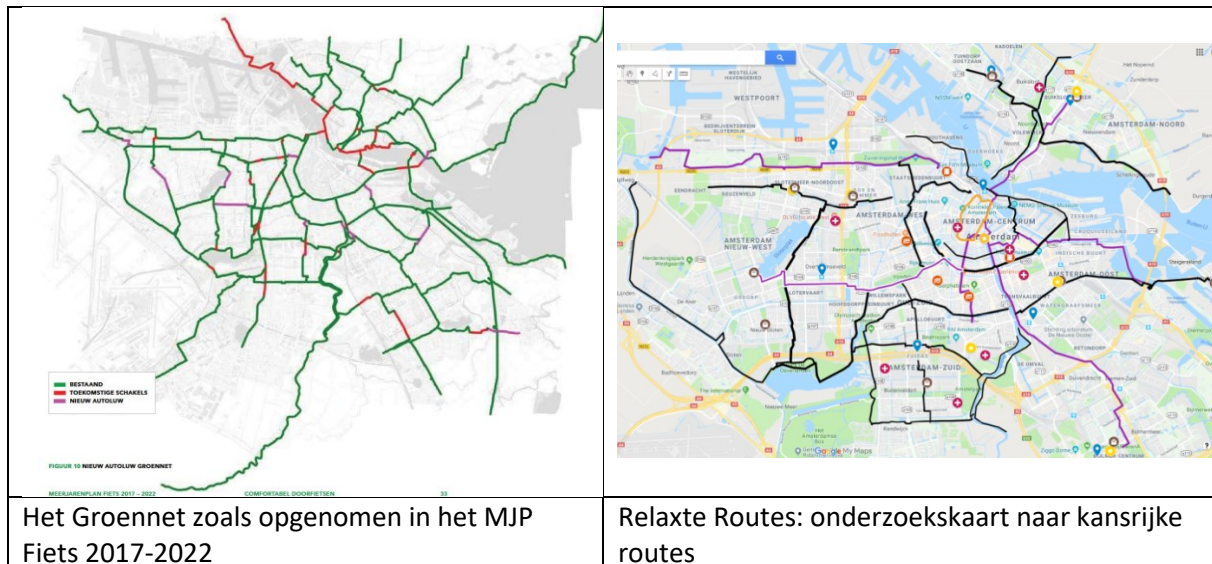


Bij de Panamalaan moesten fietsers (en voetgangers) over het Zeeburgerpad een brede rijbaan kruisen, 2+1 rijstroken. Het Relaxte Routes project maakte een voorstel om de extra rijstrook (linksaf-vak) pas voorbij de overstek te laten beginnen. (Afbeelding links)

Noordelijk van de overstek is dat met een gumatec rand met rood-witte bakens als voorlopige maatregel uitgevoerd.

6. Relaxte Routes en het Groennet in Amsterdam

De uitkomsten van het project Relaxte Routes sluiten aan op Amsterdams beleid voor een Groennet. Met het Groennet wil de gemeente werk maken van routes voor ontspannen fietsritten op autoluwe of autovrije routes in een groene omgeving. Zo krijgen fietsers meer keuzes in hun route en kunnen ze ook kiezen voor minder drukke routes.



Conclusie

- (kansrijke) Relaxte Routes bestaan, zelfs in een drukke stad als Amsterdam
- Het project Relaxte Routes biedt een bruikbare methode om gericht te werken aan:
 - o betere infra,
 - o bewustzijn onder ouderen en
 - o versterking van kennis en bewustzijn over senior-proof binnen gemeente
- Relaxte Routes bieden kansen aan oudere fietsers voor veilig en prettig te fietsen

Meer info:

RelaxteRoutes.nl

door:

Marjolein de Lange, ML Advies, marjolein@mladvies.eu

Karin Broer, Broer fietsprojecten, kpbroer@xs4all.nl