

Concept-keuzeschema sanering paaltjes op het fietspad

Utrecht, mei 2012

Fietsberaad, Mobycon, DTV-consultants, Wim Salomons Verkeerskundig Ontwerp

Versie 1

Dit concept is opgesteld ten behoeve van de discussie met mensen uit de praktijk. Wij ontvangen graag uw reactie via www.fietsberaad.nl. Zoek op #paaltjes. De reacties worden verwerkt in de volgende versie van het keuzeschema.

Inleiding

Het plaatsen van een paaltje op een fietspad kan een voordelige en effectieve manier zijn om motorvoertuigen te weren. Met het plaatsen van een paar eenvoudige paaltjes kan bijvoorbeeld de verkeerscirculatie drastisch veranderen en daarmee de veiligheid en leefbaarheid van een complete woonwijk. Een kleine investering, met nauwelijks onderhouds- en handhavingskosten.

Deze voordelen verklaren wellicht waarom er op de Nederlandse fietspaden honderdduizenden, misschien wel een paar miljoen paaltjes staan. Volgens menigeen is er zelfs sprake van een ware paaltjesplaag. Het lijkt soms wel een automatisme geworden om bij beide uiteinden van een fietspad paaltjes te plaatsen, zonder dat goed nagedacht wordt over nut, noodzaak en vormgeving. En daarmee schiet het paaltje zijn doel voorbij, want aan die overdaad van paaltjes kleven ook grote nadelen, in de eerste plaats voor fietsers zelf.

Paaltjes zijn niet alleen een permanente vorm van discomfort. Ze zijn ook een veelvoorkomende oorzaak van enkelvoudige fietsongevallen. Elk jaar worden een paar honderd fietsers in het ziekenhuis opgenomen vanwege een aanrijding met een paaltje. Het betreft vooral ouderen. De maatschappelijke kosten van een eenvoudig paaltje kunnen daarmee behoorlijk oplopen. Ook paaltjes naast de weg, in de berm en overige wegafsluitingen leiden tot aanrijdingen. Botsingen tegen paaltjes vinden vaker dan andere enkelvoudige ongevallen in het donker plaats.

Een ander nadeel van paaltjes is dat ze doorgang voor gladheidbestrijdings- en hulpvoertuigen kunnen belemmeren. Indirect kan dit weer leiden tot meer discomfort en valpartijen door gebrekkige gladheidsbestrijding.

CROW-aanbevelingen

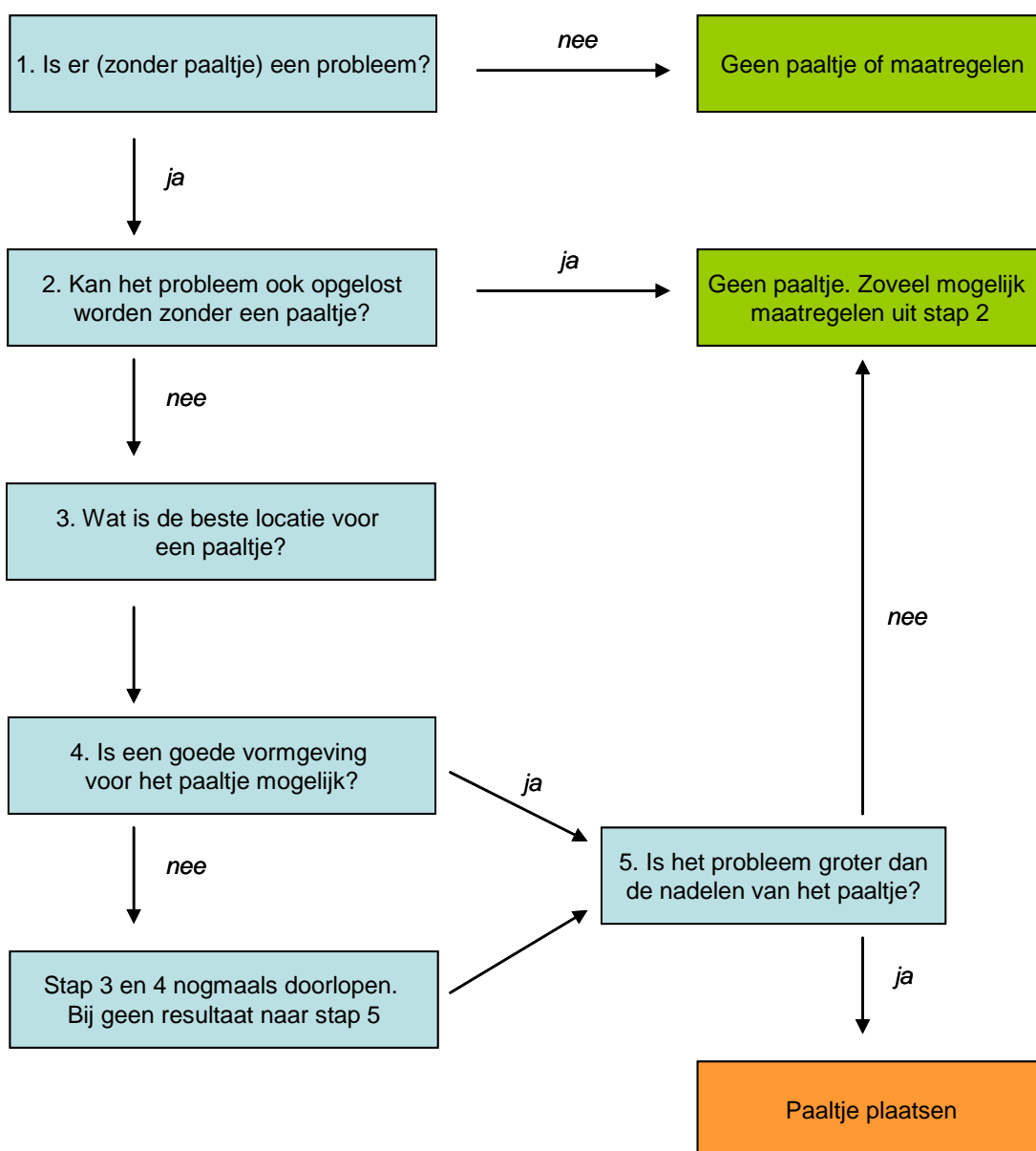
Vanwege de nadelen beveelt het CROW dan ook al jaren aan om paaltjes alleen toe te passen als dit strikt noodzakelijk is. En als het niet zonder paaltje kan, dan moet de wegbeheerder alles uit de kast halen om de veiligheid te garanderen. Desondanks worden er nog steeds veel onnodige en onveilige paaltjes geplaatst. Om wegbeheerders te helpen

bij goede afwegingen over noodzaak en vormgeving heeft het Fietsberaad het keuzeschema in deze notitie opgesteld. Daarbij geldt de omgekeerde bewijslast.

Plaats alleen een paaltje als de noodzaak duidelijk aangetoond is.
En voor bestaande situaties: verwijder het paaltje, tenzij de noodzaak aangetoond is.

Het schema bevat 5 vragen

1. Is er (zonder paaltje) een probleem?
2. Kan het probleem ook opgelost worden zonder paaltje?
3. Wat is de beste locatie voor een paaltje?
4. Is een goede vormgeving van het paaltje mogelijk?
5. Is het probleem groter dan de nadelen van het paaltje?



Stap 1: Is er (zonder paaltje) een probleem ?

De eerste stap lijkt een open deur. Toch is het belangrijk om expliciet stil te staan bij de vraag of er überhaupt een probleem is, omdat het plaatsen van een paaltje in veel gevallen een ingesleten gewoonte lijkt. Zoals gezegd geldt de omgekeerde bewijslast. Alleen als aangetoond kan worden dat er een probleem is, mag de plaatsing van een paaltje overwogen worden. En voor bestaande situaties met een paaltje geldt dat het paaltje alleen mag blijven staan als aannemelijk gemaakt wordt dat het verwijderen tot problemen zal leiden.

In deze stap wordt het probleem zo goed mogelijk gedefinieerd en wordt een inschatting gemaakt van de omvang van het probleem.



Heldere definitie

Een heldere definitie van het probleem is nodig om effectieve oplossingen te vinden. Het gaat meestal om één van de volgende problemen:

- a. Hinder en gevaar door rijdende (personen)auto's op het fietspad;
- b. Hinder en gevaar door geparkeerde (personen)auto's op het fietspad;
- c. Beschadiging van verharding, kunstwerken of bermen door zware voertuigen.

Paaltjes worden in de praktijk ook toegepast als afscherming van fietsdoorsteken bij snelheidsremmers. Op deze toepassing wordt in deze notitie niet verder ingegaan. De algemene aanbeveling is om sowieso terughoudend te zijn met aparte fietsdoorsteken bij snelheidsremmers. Een fietsvriendelijke drempel over de volledige breedte van de weg is een robuustere oplossing. Als toch fietsdoorsteken worden toegepast, moeten deze minimaal 1,60 meter breed zijn.

Omvang van het probleem

Het gaat dan om vragen als: Hoe vaak komt oneigenlijk gebruik van het fietspad voor? Hoeveel fietsers hebben er last van? De omvang van het probleem is vaak moeilijk vast te stellen. De omvang kan onderzocht worden aan de hand van:

- Klachten van omwonenden en fietsers. Een goede registratie van de klachten is van belang, zodat ook in de toekomst duidelijk is wat de aanleiding was van eventuele maatregelen. Vaak kan hiervoor gebruik gemaakt worden van bestaande meldpunten, bijvoorbeeld een meldpunt woonomgeving. Geadviseerd wordt om anonieme klachten niet in behandeling te nemen en om bij de klager zoveel mogelijk door te vragen over de aard van het probleem: Hoe vaak komt het oneigenlijke gebruik voor? Op welke tijdstippen? Wie maakt oneigenlijk gebruik van het fietspad? Met name als het medewerkers van een bedrijf betreft, biedt dit aanknopingspunten voor maatregelen.
- Tellingen tijdens de spits, eventueel met behulp van telslangen of camera's.
- Beschadigingen, bandensporen.

- Bij geparkeerde auto's is de grootte van het probleem eenvoudiger vast te stellen dan bij rijdende auto's, omdat de overtreding langer duurt.
- De inzet van een speciale website, waarop inwoners kunnen aangeven welke paaltjes overbodig zijn en welke noodzakelijk (zie pilot in Amersfoort).

Tip voor bestaande situaties: haal het paaltje tijdelijk weg, bijvoorbeeld in de winterperiode om de gladheidsbestrijding te verbeteren. Plaats het paaltje alleen terug als er klachten komen.

Tip voor nieuwe situaties: plaats in eerste instantie geen paaltje, maar houd in de vormgeving wel rekening met een paaltje (zie stap 4). Als er in de praktijk toch klachten komen, kan goed onderbouwd alsnog een paaltje geplaatst worden.

Stap 2: Kan het probleem opgelost worden zonder paaltje?

Algemeen

- Duidelijke(r) bebording (vooraankondiging, doodlopende weg);
- Omwonenden in de buurt informeren over ongewenst gebruik;
- Aanspreken specifieke overtreders. Met name als de overtreders werknemers van een bedrijf betreft, is dit kansrijk;
- Handhaving, bijvoorbeeld in de spits of tijdens evenementen.



Bij hinder en gevaar door rijdende auto's (probleem 1a)

- De formele route voor het autoverkeer korter of sneller maken;
- De oneigenlijke route via het fietspad langer of lastiger maken, bijvoorbeeld door een doorsteek via een berm onmogelijk te maken.

Bij hinder en gevaar door geparkeerde auto's (probleem 1b)

- Meer parkeervoorzieningen aanleggen voor of na het fietspad;
- Parkeren in de berm van het fietspad fysiek moeilijk of onmogelijk maken.

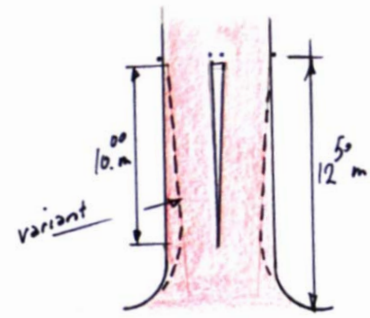
Bij beschadiging door zware voertuigen (probleem 1c).

- Zwaardere constructie toepassen, zodat zware voertuigen geen schade aanrichten. Ook van belang voor onderhoudsvoertuigen.

Stap 3: Wat is de beste locatie voor een paaltje?

- De locatie sluit aan bij het verwachtingspatroon en het attentieniveau van fietsers: nabij het begin van een fietspad of een bijzonder punt.
- Hoewel een hoger attentieniveau gewenst is, mag de taakbelasting voor de fietser niet te groot zijn. Bijvoorbeeld niet te dicht op een kruispunt, niet in een bocht, niet onderaan een helling. Aanbevolen wordt om een afstand aan te houden van ca. 12,5 meter tot het kruisingvlak.

- Zichtbaarheid: nabij openbare verlichting, niet in een bocht.
- Praktisch: voldoende ruimte voor een goede vormgeving.
- Strategisch en effectief. De gewenste locatie hangt samen met aard van het probleem. Als rijdende auto's het probleem zijn, dan is vaak één knip op een strategische locatie toereikend. Bij hinder en gevaar door geparkeerde auto's is vaak een soort cordon nodig. In alle gevallen mogen er geen 'lekken' zitten in de fysieke afsluiting, bijvoorbeeld doordat automobilisten via het trottoir of het gazon de afsluiting kunnen passeren. Aansluiting bij bestaande barrières (gebouwen, heggen, bomen, lichtmasten, watergangen) kan hieraan bijdragen.



SITUATIE NABIJ AANSLUITING

Stap 4: Is een goede vormgeving van het paaltje mogelijk?

Een goede vormgeving bevat de volgende elementen:

- Doorgang voor fietsers zo breed mogelijk:
 - Als personenauto's het probleem zijn, wordt 1,6 meter tussen de paaltjes aanbevolen. (NB: ca 5% van de personenauto's is smaller dan 1,5 m en ca 33 % is smaller dan 1,6 m. Dit is exclusief spiegels. Echter: ook als een auto er alleen met veel passen en meten tussendoor kan, zal een smalle doorgang een werende werking hebben. De breedte van het populairste type brommobiel is 1,43 meter.)
 - Als zwaar verkeer het probleem is: 2,3 tot 2,5 meter. (NB: breedte van veel brandweerauto's is 2,35 meter en van veel vuilnisauto's 2,49 meter)
- Zichtbaarheid:
 - Paaltjes op het fietspad altijd inleiden met markering, ribbels en bestrating met een afwijkende structuur.
 - Bij versmallingen van het fietspad altijd kantmarkering op 0,1 meter van de rand.
 - Openbare verlichting achter de paaltjes. Indien lichtmasten niet mogelijk zijn een led-lamp in de kop van het paaltje. Bijvoorbeeld een solar-LED-kop.
 - Paaltje rood-wit (vanwege contrast) reflecterend.
 - In verband met gladheidsbestrijding of hulpvoertuigen: palen volledig uitneembaar of verzinkbaar. Nooit een neerklapbare paal.
- Vormgeving van het paaltje zelf: 75 cm hoog, rond en voldoende robuust (doorsnee 16 cm). De paal mag geen uitstekende delen bevatten.
- De vormgeving van de randen van het fietspad is afhankelijk van de situatie ter plekke. Indien een trottoirband (meestal gazonband) aanwezig is, wordt deze ter plekke van de paal doorgezet.
- De inleidende ribbelmarkering bij palen midden op het fietspad is essentieel. De fietser moet tijdig voelen dat hij/zij op een obstakel op het fietspad afrijdt. Hoewel de ribbelmarkering al jaren in de CROW-aanbevelingen staat, wordt deze nauwelijks toegepast. Het Fietsberaad wil binnenkort samen met leveranciers en wegbeheerders

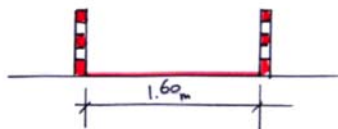
uitzoeken wat de belemmeringen zijn, om vervolgens met betaalbare oplossingen te komen.

- Om de aanbevolen breedte van de doorgang voor fietsers te realiseren moet het fietspad vaak versmald of verbreed worden. Onderstaande tabellen geven hiervoor een handreiking. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:
 - Bij tweerichtingsfietspaden gaat meestal de voorkeur uit naar verbreden, met één of meerdere palen met inleidende ribbelmarkering midden op.
 - Bij versmallingen wordt de rijlijn van een solofietser op ca 30 cm van de rechter fietspadkant wordt zo min mogelijk gehinderd. Een éénrichtingsfietspad wordt daarom bij voorkeur vanaf de linker zijde versmald.

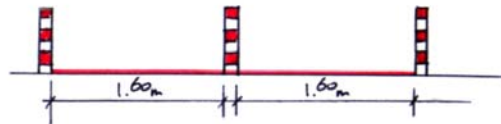
Als personenauto's het probleem zijn	
Fietspadbreedte	Aanbevolen vormgeving
< 1,6 meter	Fietspadbreedte niet wijzigen. Palen in de berm. Afstand tussen de palen blijft 1,6 meter, ook al is het fietspad smaller.
1,6 tot 2,5 meter	Fietspad aan de linkerzijde versmallen tot 1,6 meter. Palen aan weerszijden op 0,1 meter van fietspadrand (zie bijlage 1). Bij tweerichtingsfietspad het fietspad bij voorkeur verbreden tot 3,35 meter en paal in het midden (zie volgende punt). Indien niet mogelijk: fietspad aan beide zijden versmallen tot 1,6 meter.
2,5 tot 3,35 meter	Fietspad aan beide zijden verbreden tot 3,35 meter, in het midden 1 paal met inleidende ribbelmarkering en aan beide zijden 2 palen op 0,1 meter van de fietspadrand (zie bijlage 2).
> 3,35 meter	Fietspadbreedte niet wijzigen. Midden op 2 palen met inleidende ribbelmarkering . Aan weerszijde van het fietspad eveneens 2 palen op 0,1meter van de rand (zie bijlage 3).

Als vrachtauto's het probleem zijn	
Fietspadbreedte	Aanbevolen vormgeving
< 2,3 meter	Fietspadbreedte niet wijzigen. Palen in de berm, afstand tussen de palen blijft 2,3 meter, ook al is het fietspad smaller
2,3 tot 4 meter	Fietspad aan beide zijden verbreden tot 4 meter, in het midden 1 paal met inleidende markering en aan beiden zijden 2 palen op 0,1 meter van de fietspadrand
> 4 meter	Fietspadbreedte niet wijzigen. Midden op 2 palen met inleidende ribbelmarkering. Aan beide zijden fietspad eveneens 2 palen op 0,1 meter van de rand

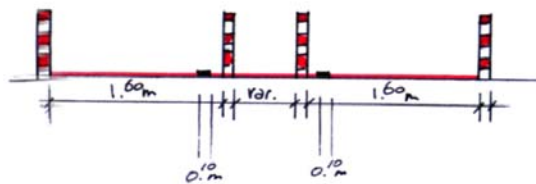
Vormgeving ter plaatse van paaltjes in het fietspad



Figuur A



Figuur B

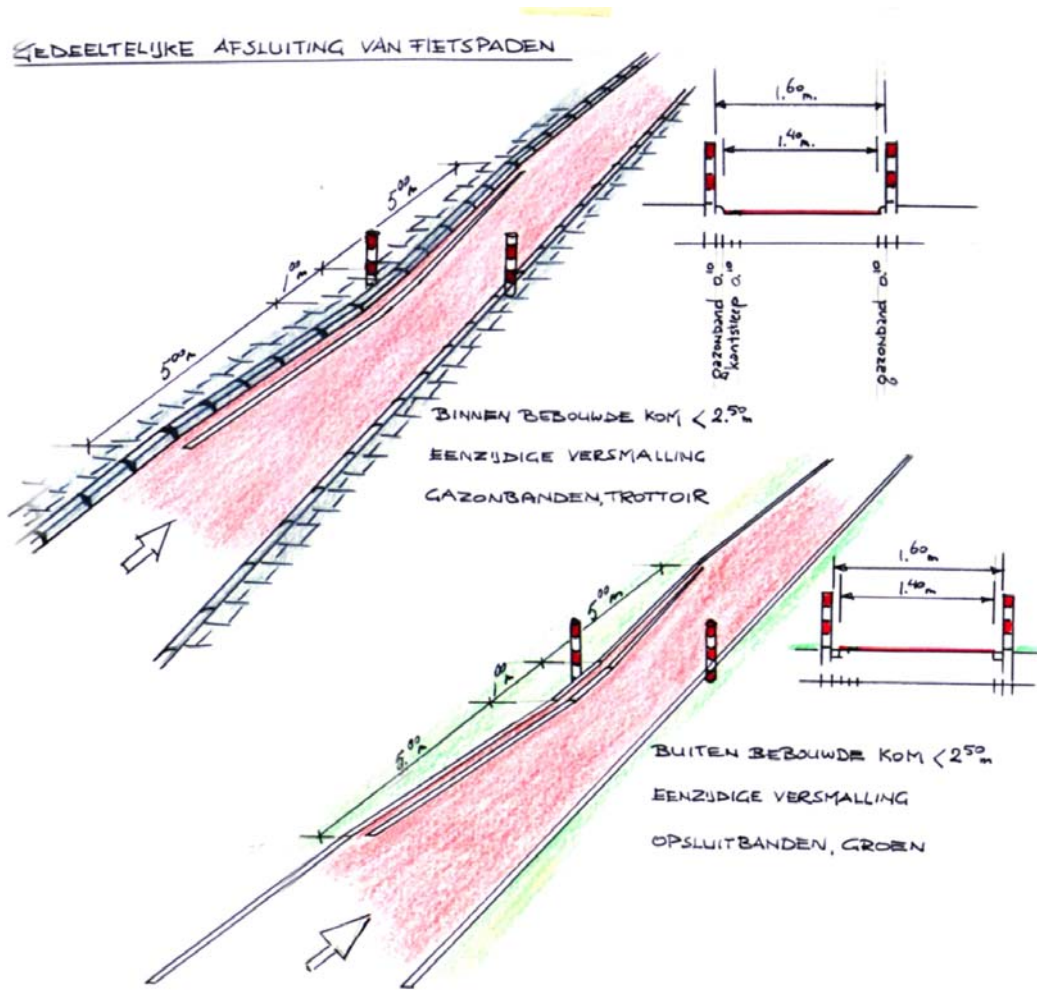


Figuur C

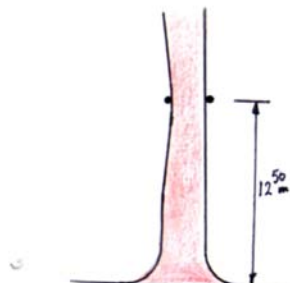
Stap 5: Is het probleem groter dan de nadelen van het paaltje

In stap 5 tenslotte wordt nogmaals getoetst of de nadelen van het paaltje niet groter zijn dan het op te lossen probleem. Dit is met name van belang als een vormgeving conform de aanbeveling in stap 4 niet gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld vanwege ruimtegebrek of kwaliteitseisen aan de openbare ruimte. Deze afweging kan toe leiden dat er geen paaltje geplaatst wordt of dat het paaltje verwijderd wordt.

Bijlage 1. Details figuur A



- * t.p.v. versmalling kantstrep 10cm breed.
- * opsluitbanden zelfde niveau als fietspad
- * palen diameter 15cm, troeg 60cm
- * openbare verlichting achter paaltjes



situatie nabij aansluiting

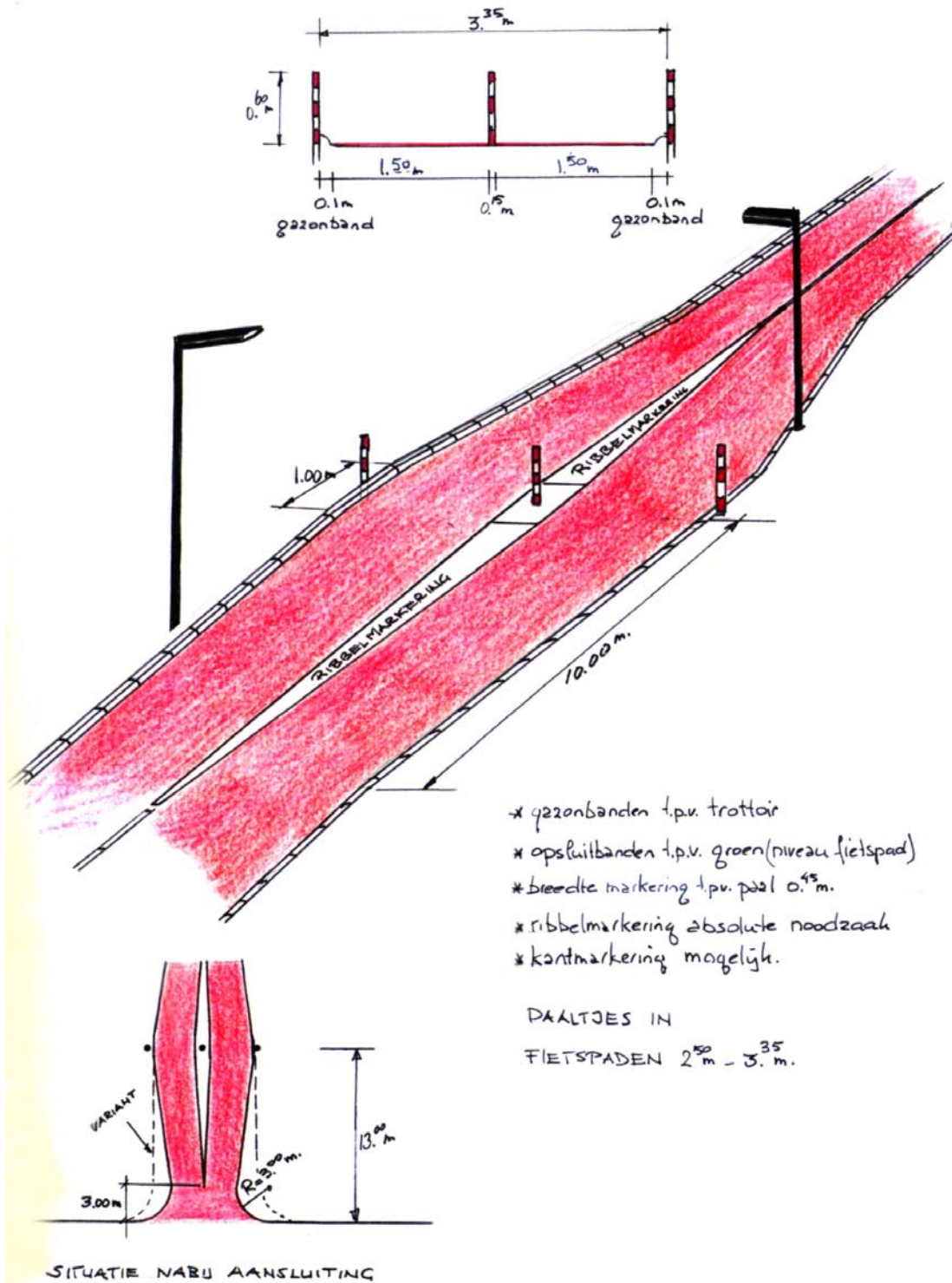
PAALTJES IN
FIETSPADEN SMALLER DAN 2.50m.

1.1

Bijlage 2. Details figuur B

1.2

GEDEELTELIJKE AFSLUITING VAN FIETSPADEN



Bijlage 3. Details figuur C

