



De nieuwe fietspadpaal

Veel paaltjes op fietspaden zijn 75 cm hoog, hebben een diameter van 9 centimeter en zijn uitgevoerd in degelijk staal. Wie heeft dat eigenlijk bedacht? Is er überhaupt over nagedacht wat de veiligste en beste paal voor fietsers is?

Over de verkeerszuil, het auto-broertje van de fietspadpaal, is in het verleden uitgebreid gediscussieerd. De gele koker is bijvoorbeeld ook opgenomen in de uitvoeringsvoorschriften BABW. De verschijningsvorm van de fietspadpaal is waarschijnlijk meer toeval dan wijsheid. Voor het Fietsberaad aanleiding om fris van de lever te bedenken wat er in een programma van eisen voor een nieuwe fietspaal zou moeten staan. Het lijstje: autowerend, zichtbaar, vergevingsgezind, toegankelijk voor gladheidsbestrijdingsvoertuigen en hulpdiensten, vandalisme- en diefstalbestendig, onderhoudsarm en betaalbaar.

Vervolgens is aan de drie belangrijkste leveranciers (Velopa, Erdi en Pol) gevraagd op welke manier hun producten invulling geven aan deze eisen.

Tevens zijn ze uitgenodigd in het kader van de proeflocaties mee te denken over verbeteringen.

En dat doen ze alle drie graag.

Pol schuift een flexibele kunststofpaal naar voren (de Flexpost BB21) en Erdi vindt een stalen paal met led-verlichting op zonne-energie het meest

Minder fietspaaltjes in de weg

Otto van Boggelen

Amersfoort was één van de eerste gemeenten die gevaarlijke fietspaaltjes ruimde. Daar sneuvelde er al 90. Een aantal andere gemeenten volgde dit voorbeeld. En dat is een belangrijke stap in het terugdringen van enkelvoudige fietsongevallen.

Met een fietspaaltje kan men autoverkeer weren, maar fietspaaltjes brengen risico's met zich mee. Exacte aantallen zijn niet bekend, maar jaarlijks belanden honderden fietsers en snorfietsers in het ziekenhuis en soms vallen er ook dodelijke slachtoffers.

Veel wegbeheerders zijn zich inmiddels wel bewust van de risico's die aan het plaatsen - of laten staan - van een fietspaaltje verbonden zijn. Zeker na het verschijnen van Fietsberaadpublicatie 19a, waarin nog eens werd benadrukt dat 60 procent van alle ernstig verkeersgewonden onder fietsers slachtoffer is van een enkelvoudig fietsongeval.

Die extra aandacht leidde onder meer tot Fietsberaad-pilots in Amersfoort en Goes om te bekijken hoe je het fietspaaltjesbestand het beste kritisch kan doorlichten. In Amersfoort werd daarbij veel werk gemaakt van het betrekken van bewoners

bij de inventarisatie van gevaarlijke paaltjes via een speciaal daartoe ingerichte website. Op een digitale kaart konden inwoners per locatie voor of tegen zo'n paaltje stemmen en zelf ook nieuwe paaltjeslocaties inbrengen. Daar maakten ruim 1400 mensen gebruik van. Samen brachten ze 4243 stemmen uit. In verreweg de meeste gevallen wilde men het paaltje graag weg hebben (3556 stemmen); 492 stemmen zijn uitgebracht op paaltjes die volgens de inwoners mogen blijven staan. Een inventarisatie van deskundigen leerde dat een deel van de paaltjes inderdaad weg kan, maar ook een deel niet. Soms hadden de paaltjes een functie als knip of om bijvoorbeeld zwaar verkeer te weren van bruggen. Zo werden 240 paaltjes beoordeeld waarvan er 90 zijn of worden weggehaald. In Goes gingen de gemeente zelf de straat op om de fietspaaltjes kritisch onder de loep te nemen. Maar ook daar mochten

Flexibele kunststofpaal van Pol.



geschikt (Model 90 Solar Flash). VelopA wil eerst nog wat tijd om te broeden op de nieuwe fietspadpaal, maar heeft wel een concreet idee voor prefab alarm-ribbels op het wegdek. Geen van de fabrikanten geeft echter gedetailleerd aan in welke mate hun paal voldoet aan de verschillende eisen. Maar wat niet is, kan nog komen. We doen alvast een voorzet.

Autowerend

Uitgangspunt in het 'Fietsberaad-keuzeschema sanering paaltjes' is: alleen een paal als er een grote kans is op oneigenlijk gebruik door autoverkeer. De paal moet dan ook echt auto's weren, anders hebben we wel de nadelen, maar niet de voordelen. Voor de stalen paal van Erdi zijn er geen twijfels. Bij de flexibele paal van Pol zal de praktijk het moeten uitwijzen. Er zijn flexibele paaltjes op de markt, waar automobilisten met het grootste gemak overheen rijden. Die zijn dus niet geschikt. De Flexpost is echter veel groter en robuuster. Eventueel kan een Flexpost voorzien worden van een stalen kern, maar dat is weer nadelig voor de toegankelijkheid van hulpvoertuigen.

Stalen paal met LED-verlichting van Erdi.



Zichtbaarheid

Dat een fietspadpaal rood-wit reflecterend moet zijn, is geen nieuws. Daarnaast is het formaat van grote invloed op de zichtbaarheid. Hier geldt: hoe groter hoe beter. Te hoog kan wel weer tot meer conflicten met het stuur leiden. De Flexpost met hoogte van 1 meter en een diameter van 16 cm is wat de zichtbaarheid betreft in het voordeel. Bij Erdi zorgt de rode LED-verlichting in de avonduren voor extra zichtbaarheid. Pol beveelt aan om witte LED-verlichting op zonne-energie in het wegdek aan te brengen, die de paal aanschijnt.

Vergevingsgezind

Als een fietser onverhoopt tegen de paal botst, mag hij zich niet onnodig bezeren. Het is duidelijk dat een stalen paal weinig mededogen heeft. Een flexibele paal absorbeert de botsenergie beter.

Selectieve toegankelijkheid

Soms moeten hulpdiensten zonder oponthoud toegang hebben tot het fietspad. Het is daarnaast in het

Prefab alarmribbels van VelopA.



belang van fietser zelf dat er geen belemmeringen zijn voor de strooi- en veegwagens. De Erdi-paal is eenvoudig te verwijderen. Om te voorkomen dat ook automobilisten op hetzelfde idee komen, kan de paal voorzien worden van alle mogelijke sloten (driehoek 8 mm, driehoek 10 mm, zeskant 8 mm, kroon-slot, enz). Die grote diversiteit aan sleutels is in de praktijk weer een probleem. Hulpdiensten rijden met grote sleutelbossen rond. De Flexpost heeft dat probleem niet. Hulpvoertuigen en veegwagens kunnen er volgens Pol zonder problemen overheen rijden.

Vandalisme- en diefstalbestendig

Dat staal vandalismebestendig is, staat als een paal boven water. De flexibele paal zal zich in de praktijk nog moeten bewijzen. Het is in ieder geval minder fijn om tegen een stalen paal te schoppen, dan tegen een flexibele paal. Een potentieel hebbedingetje is de led-verlichting in de Solar Flash, maar Erdi zegt geen gevallen van diefstal te kennen.

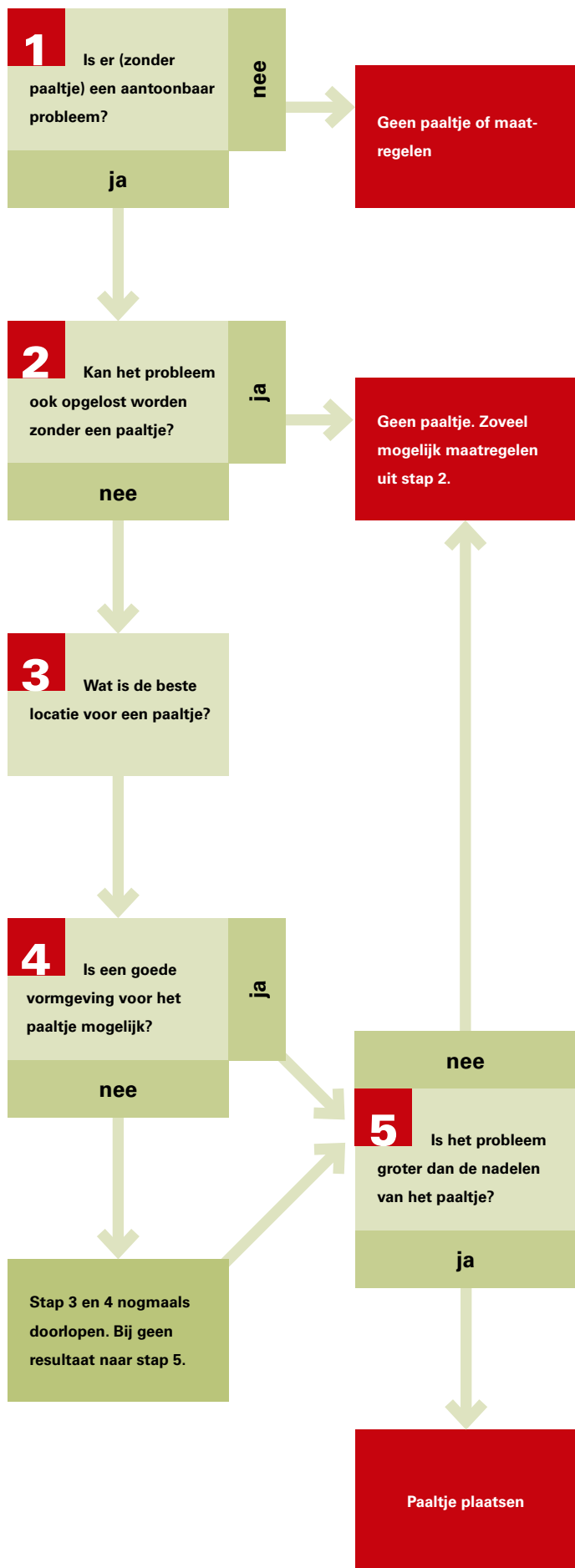
Wordt vervolgd. Alle suggesties zijn welkom via info@fietsberaad.nl

inwoners zelf gevaarlijke paaltjes melden. Dat leverde een flinke lijst op, waaruit 25 locaties werden gekozen om het eerst aan te pakken. Rond de helft van die paaltjes kon zonder meer worden verwijderd, bij de rest was herinrichting geboden om de risico's voor de fietsers terug te dringen. Dat varieerde van aandacht aan de verlichting schenken tot het vervangen van paaltjes door meer opvallende rood-witte paaltjes en het aanbrengen van ribbelmarkering, enzovoort.

Inmiddels heeft een aantal andere gemeente het voorbeeld van Amersfoort en Goes gevolgd. In Zwolle heeft men ook een speciale paaltjeswebsite ingericht waar bewoners foute paaltjes kunnen melden. De gemeente Velsen deed zelf een inventarisatie die leidde tot het opruimen van zo'n 100 fietspaaltjes. En in tal van andere gemeenten heeft het fietspaaltje in ieder geval al de politieke agenda bereikt en zullen maatregelen volgen. En ook Arnhem is bezig uit te zoeken of er paaltjes weg kunnen.

De vraag wanneer een fietspaaltje zinvol is, is op zich eenvoudig te beantwoorden: plaats alleen een paaltje als de noodzaak duidelijk aangetoond is. En voor bestaande situaties: verwijder het paaltje, tenzij de noodzaak aangetoond is. Maar in de praktijk ligt dat natuurlijk niet altijd zo eenvoudig. Om wegbeheerders te helpen bij het maken van de afweging wel of geen paaltje heeft het Fietsberaad een keuzeschema opgesteld. Dat is via fietsberaad.nl te downloaden, inclusief een uitgebreide toelichting. Op de volgende pagina is een verkorte versie opgenomen.

Ondertussen start binnenkort ook een aantal pilots van het Fietsberaad en het ministerie van Infrastructuur en Milieu in diverse gemeenten waar de voorgestelde oplossingen in de praktijk zullen worden getoetst. En uiteraard zal die kennis worden gebruikt om het keuzeschema aan te vullen met de in de praktijk verkregen kennis.



- 1 Is er sprake van:**
- Hinder en gevaar door rijdende (personen)auto's?
 - Hinder en gevaar door geparkeerde (personen)auto's op het fietspad?
 - Beschadiging verharding, kunstwerken of bermen door zware voertuigen? en/of
 - Zijn er klachten van omwonenden?
 - Tellingen beschikbaar?
 - Beschadigingen of bandensporen?

- 2 Denk aan:**
- 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.
 - Toepassing bromfietsdrempel.

- 3 Houd rekening met:**
- De locatie sluit aan bij het verwachtingspatroon en het attentieniveau van fietsers: nabij het begin van een fietspad of een bijzonder punt.
 - Niet te dicht op een kruispunt, niet in een bocht, niet onderaan een helling. Circa 12,5 meter uit het kruisingvlak.
 - Nabij openbare verlichting.
 - Voldoende ruimte voor een goede vormgeving.

- 4 Zorg voor goede vormgeving:**
- Doorgang voor fietsers zo breed mogelijk. Als personenauto's het probleem zijn: 1,6 meter tussen de paaltjes. Als zwaar verkeer het probleem is: 2,3 tot 2,5 meter.
 - Paaltjes 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.
 - Paaltje rood-wit (vanwege contrast) reflecterend, 75 cm hoog, rond en voldoende robuust (doorsnee 16 cm). De paal mag geen uitstekende delen bevatten. In verband met gladheidsbestrijding of hulpvoertuigen: palen volledig uitneembaar of verzinkbaar. Nooit een neerklapbare paal.
 - 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.
 - Om de aanbevolen breedte van de doorgang voor fietsers te realiseren moet het fietspad vaak versmald of verbreed worden. Bij tweerichtingsfietspaden gaat meestal de voorkeur uit naar verbreden, met één of meerdere palen met inleidende ribbelmarkering middenop.
 - Bij versmallingen wordt de rijlijn van een solofietser op ca 30 cm van de rechter fietspadkant zo min mogelijk gehinderd. Een éénrichtingsfietspad wordt daarom bij voorkeur vanaf de linker zijde versmald.

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.

Tip

Bij hinder en gevaar door rijdende auto's

- 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.

Tip

Bij hinder en gevaar door geparkeerde auto's

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

Tip

Bij beschadiging door zware voertuigen

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

Tip

Als rijdende auto's het probleem zijn, dan is vaak één knip op een strategische locatie toereikend.

Tip

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, hekken, bomen, lichtmasten, watergangen) kan hieraan bijdragen.

< 2,5 m: Palen in de berm. Tussenaafstand 1,60 meter. Zonodig fietspad links versmallen.

2,50 tot 3,35 meter: fietspad verbreden tot 3,35 m, in het midden paal met inleidende ribbelmarkering en aan beide zijden 2 palen in de berm.

> 3,35 meter: Middenop twee palen met inleidende ribbelmarkering en aan beide zijden 2 palen in de berm.

