

Verkeers [plein]

Een rubriek waarin we wat dieper ingaan op verkeerskundige en verkeerstechnische onderwerpen waarmee afdelingen af en toe te maken krijgen. Aflevering vijf gaat over paaltjes op fietspaden.

Overstekende paaltjes

Theo Zeegers, verkeersconsulent

Paaltjes op fietspaden zijn soms nuttig om ongewenst autoverkeer te weren. Maar paaltjes leveren altijd risico en gevaar op voor de eigenlijke gebruikers, de fietsers. Opvallend veel fietsers verongelukken jaarlijks bij paaltjes op fietspaden, soms met ernstige en langdurige of zelfs chronische gevolgen. Deze gevaarstelling brengt met zich mee dat de wegbeheerder een zorgvuldige afweging moet maken tussen de voor- en nadelen van paaltjes. Wanneer er dan toch voor een paaltje gekozen wordt, dient er veel aandacht aan de vormgeving te worden geschonken.

De nieuwe ASVV biedt goede handvatten voor het verantwoord toepassen van paaltjes (ASVV 2004, werkblad 14.3.20, pag. 861). Hier een samenvatting.

Paaltje of niet?

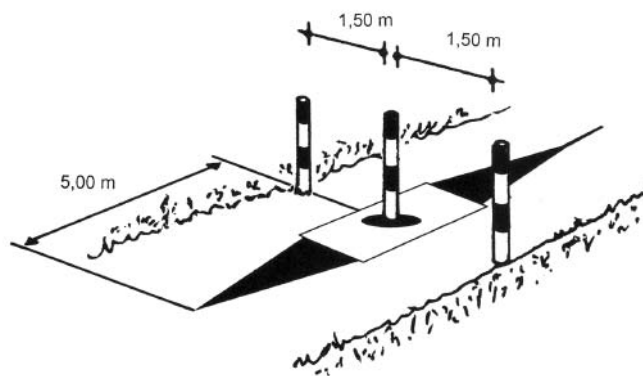
De ASVV beveelt 'gedeeltelijke afsluiting van fietspaden' aan 'ter wering van ongewenst autoverkeer, als andere maatregelen onvoldoende effectief zijn gebleken'. Onder de negatieve aspecten wordt genoemd 'gevaarlijk voor fietsers'. Afsluiting met paaltjes komt dus alleen in aanmerking wanneer het gevaar van verboden auto's groter is dan het gevaar van een paaltje. Bij incidenteel misbruik door het autoverkeer zal dit niet het geval zijn. Alleen bij grootschaliger misbruik kan afsluiting een zinvolle optie zijn. Naar mijn schatting zijn twee van de drie paaltjes op fietspaden ongewenst en onnuttig.

Maatvoering

Wanneer een paaltje geplaatst wordt, moet de maatvoering zodanig zijn dat auto's er echt niet meer door kunnen en fietsers wel. De aanbevolen breedte van de overgebleven ruimte is 1,50 meter: 95 procent van de auto's is breder dan die 1,50 meter en twee fietsers kunnen, zij het met moeite, nog naast elkaar door een dergelijke opening. Deze aanbeveling is nogal kritisch: bredere openingen weren een deel van de auto's niet en smallere openingen laten twee fietsers naast elkaar niet meer toe.

Markering

Ongelukken met paaltjes gebeuren vaak in groepen fietsers. De voorste fietser ziet het paaltje nog wel en wijkt uit, maar de volgende fietsers hebben geen uitzicht en wijken niet of te laat uit. Hoewel het achterwege laten van paaltjes altijd het minste risico oplevert, is de second best-oplossing: een goede inleidende markering. Niet alleen lang genoeg (5 meter) en goed zichtbaar (wit), maar vooral ook met reliëf, de zogenaamde



III.: ASVV 2004



ribbelmarkering. Dankzij een dergelijke markering worden ook de fietsers zonder goed uitzicht op het naderende paaltje geattendeerd. Zonder een dergelijke markering zouden paaltjes niet (meer) toegepast moeten worden. Verder moet het paaltje zelf ook goed zichtbaar zijn: bij voorkeur uitgevoerd in de kleuren rood-wit-rood en anders met duidelijke reflectoren.

Plaats van paaltjes

Als paaltjes al toegepast worden, dan moeten ze niet direct voor of na een kruispunt worden geplaatst. Bij het oversteken van een kruispunt, zelfs als dat met verkeerslichten is beveiligd, moeten fietsers goed naar links en naar rechts kijken. Zij hebben dan dus geen gelegenheid recht vooruit te kijken naar een naderend paaltje.

Aansprakelijkheid

Voldoen paaltjes niet aan bovengenoemde aanbevelingen, dan loopt de wegbeheerder forse risico's op aansprakelijkheidsclaims. Onlangs nog kende de rechter een claim toe van een automobilist die op een fietspad (!!!) tegen een donker paaltje aangereden was. De rechter vond het paaltje dermate slecht zichtbaar dat de claim toegekend moest worden. Mijns inziens betekent dit dat fietsers die op fietspaden tegen slecht vormgegeven paaltjes aanrijden, grote kans maken schadeclaims bij de rechter toegekend te krijgen.