

# B. EN W. VOORBLAD

(alleen voor intern gebruik)



BBV nummer: 410619

B. en W.-vergadering :	10 11 2015
Agendapunt :	
Sector/Afdeling :	Ruimte
Portefeuillehouder :	R. Koekkoek
Datum :	22-10-2015
Adviseur :	Krol N.
Toestelnummer :	9766
Paraaf	

Fin. gevolgen (kosten en dekking) :

Geen.

Risicoparagraaf :

Geen bijzondere risico's.

Vertrouwelijkheid:	1. Openbaar
OR:	Nee
GO:	Nee
Communicatie	

Routing	Datum	Paraaf
B.en W.	26-10-2015	

Beslissing d.d. 10/11/2015

Trefwoord :

Verkeersveiligheid

Onderwerp :

Sanering palen op fietspaden

Voorstel aan B. en W. :

- Op grond van het CROW keuzeschema de nader aangeduide afzetpalen op fietspaden te saneren en het voorstel ter inzage te leggen voor een periode van 4 weken.
- Bij het uitblijven van bedenkingen het voorstel op de 1e dag na het verstrijken van de periode van ter inzage legging aan te merken als het definitieve besluit "sanering palen fietspaden".

	akkoord	bespreken
F. Contant		—
H. Lambooj		—
A. Kleijer		—
R. Koekkoek		—
N. Gerritsen		—





BBV nummer : 410619  
B. en W. vergadering

Trefwoord : Verkeersveiligheid

**Onderwerp :**

Sanering palen op fietspaden

**Geadviseerde beslissing :**

- Op grond van het CROW keuzeschema de nader aangeduide afzetpalen op fietspaden te saneren en het voorstel ter inzage te leggen voor een periode van 4 weken.
- Bij het uitblijven van bedenkingen het voorstel op de 1e dag na het verstrijken van de periode van ter inzage legging aan te merken als het definitieve besluit "sanering palen fietspaden".

**Fin. gevolgen (kosten en dekking) :**

Geen.

**Risicoparagraaf :**

Geen bijzondere risico's.

**Vertrouwelijkheid:**

1. Openbaar

**Communicatie:**

**Toelichting**

**Inleiding**

De VNG heeft onder andere met de minister van Infrastructuur en Milieu afgesproken om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren via de Beleidsimpuls verkeersveiligheid en de Modelaanpak veilig fietsen. Er worden van de gemeenten de nodige inspanningen verwacht nu meer dan de helft van de ernstig verkeersgewonden fietsers en ouderen zijn op veelal lokale wegen.

De SVG-regio Noord-Veluwe (Samenwerkingsgebieden Verkeersveiligheid Gelderland) heeft hiervoor in het activiteitenplan 2014 een gezamenlijke aanpak opgenomen, wat heeft geresulteerd in het rapport "Aanpak Veilig Fietsen in de regio Noord-Veluwe".

Hierin zijn voor de gemeente Putten de volgende aandachtspunten opgenomen:

- in het nieuwe mobiliteitsplan aandacht besteden aan het onderwerp "veilig fietsen";

- aandacht besteden aan veilig fietsen in het buitengebied, onder andere door het reduceren van doorgaand vrachtverkeer;
- aandacht besteden aan veilig fietsen in de bebouwde kom door het reduceren van doorgaand vrachtverkeer;
- aandacht besteden aan de oversteeklocaties van schoolgaand verkeer met name op de provinciale wegen (gebeurt al in het kader van trajectmanagement N797 en N798);
- aandacht besteden aan gladheidbestrijding op fietspaden en monitoren situatie na het reduceren van fietspaaltjes.

## **Uitwerking**

In het kader van het rapport "Aanpak Veilig Fietsen in de regio Noord-Veluwe" is onderzoek gedaan naar de functie van afzetspalen op de fietspaden in beheer bij de gemeente Putten. In de praktijk zijn de op (en naast) fietspaden toegepaste afzetspalen een veelvoorkomende oorzaak van enkelvoudige fietsongevallen van vooral oudere fietsers, Met de komst van de snellere e-bike wordt de kans op dergelijke ongevallen nog groter. Afzetspalen belemmeren natuurlijk ook de doorgang van de hulpverleningsdiensten en de gladheidbestrijding.

## **Keuzeschema sanering palen op fietspaden**

Het CROW adviseert alleen afzetspalen toe te passen als het strikt noodzakelijk is, waarbij de wegbeheerder gebruik kan maken van een keuzeschema met de volgende vragen:

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

Als er dan voor afzetspalen wordt gekozen volgt:

Stap 6. Zorgvuldige realisatie locatie met afzetspalen;

Stap 7: Beheer, onderhoud en monitoring.

Als de keuze valt op afzetspalen is van belang dat bij voorkeur over een afstand van **10 tot 15 meter voor de palen geen verstoringen** zijn, zoals kruispunten, bochten, geparkeerde auto's of overgangen in het profiel. Een belangrijk uitgangspunt is dat de **palen nooit op de natuurlijke "rijlijn" van fietsers mogen staan, in de praktijk een strook van circa 130 cm vanaf de trottoirband of berm**. De palen moeten ook zo geplaatst worden dat het de **fietsers in 1 opslag duidelijk is welke doorgang zij geacht worden te nemen**. Daarnaast is het wenselijk om voor fietsers de **afstand tussen de palen zo groot mogelijk te maken (minimaal 160 cm)**.

## **CROW-aanbevelingen**

Het bovenstaande leidt tot de volgende CROW-aanbevelingen voor het weren van auto's op fietspaden:

- verhardingsbreedte minder dan 140 cm, dan palen aan weerszijden in de berm;

- verhardingsbreedte tussen 140 en 250 cm, dan verbreden tot 330 cm, palen aan weerszijden en 1 in het midden;
- verhardingsbreedte tussen 250 en 350 cm, dan palen aan weerszijden in de berm, 1 paal in het midden en de restruimte tussen verharding en palen in de berm eventueel opvullen met klinkers;
- verhardingsbreedte meer dan 330 cm, 2 palen in het midden en palen aan weerszijden van het fietspad, eventueel een iets bredere doorgang accepteren bij een verhardingsbreedte tussen 330 en 350 cm zodat toch met 1 paal in het midden kan worden volstaan.

Er wordt dus geadviseerd om een effectieve ruimte van minimaal 160 cm aan te houden, zodat bij een gesloten wand naast het fietspad nog circa 75 cm "schuwafstand" moet worden aangehouden.

### **Inleidende markering/ribbels**

Er wordt geadviseerd om:

- de markering 10 tot 15 meter voor de palen te starten;
- kantmarkering bij de palen naast het fietspad toe te passen;
- de markering voor fietsers op minimaal 30 cm langs de palen te leiden;
- het puntstuk van een duidelijke "omtrek" te voorzien (geen onderbroken lijn);
- voor voldoende contrast tussen verharding en markering te zorgen;
- pas in de laatste 5 meter voor de paal/palen ribbels haaks op de rijrichting aan te brengen;
- minimaal 6 mm hoge ribbels toe te passen bij een vlakke verharding;
- minimaal 2 mm hoge ribbels toe te passen bij tegels of klinkers;
- bij de ribbels een onderlinge afstand van minimaal 15 cm aan te houden.

### **Zichtbaarheid**

Er wordt geadviseerd om:

- lichtmasten op circa 5 meter voor en na de palen toe te passen;
- op donkere locaties zonder openbare verlichting alle palen te voorzien van LED-verlichting;
- in uitzonderlijke situaties (natuurgebieden) glow-in-the-dark-materialen (op 10 tot 20 meter voor de palen) aan te brengen.

### **Afzetpalen**

Er wordt geadviseerd om afzetpalen toe te passen met een **diameter van 16 cm**, met een **hoogte van 75 tot 100 cm met 50 procent wit en 50 procent rood** waarbij het wit bij voorkeur retro-reflecterend is, met **energieabsorberende** eigenschappen, **zonder uitstekende delen**, met een **degelijke verankering** en als zodanig **volledig uitneembaar of verzinkbaar**.

Er wordt geadviseerd om led-verlichting slechts te benutten als het echt noodzakelijk is. Tot slot wordt geconcludeerd dat overrijdbare palen geen succes zijn.

Zie voor het overige het bijgevoegde CROW keuzeschema.

## Voorstel

Het CROW adviseert nadrukkelijk om een effectieve ruimte van minimaal 160 cm aan te houden, zodat het college in dit stadium wordt geadviseerd om de volgende afzetzpalen op fietspaden te saneren en het voorstel ter inzage te leggen voor een periode van 4 weken:

1. Steven Kraaistraat, zijde Verzetslaan (foto1);
2. Schoonderbeeklaan ter hoogte van nummer 41 (foto 2);
3. Midden Engweg nabij Van Geenstraat (foto 3);
4. Fietstunnel onder Nijkerkerstraat (foto 4);
5. Fietspad vanaf Nijkerkerstraat tot Mennestraat (foto 5);
6. Kraakweg gedeelte tussen Mennestraat en Spruytengoed (foto 6);
7. Fietspad Verzetslaan richting Kraakweg (foto 7);
8. Mennestraat gedeelte tussen Aalscholverstraat en Mennestraat (foto 8);
9. Huinerkerkpad (foto 9);
10. Blarinckhorsterweg tussen Goorsteeg en Beulekampersteeg ( foto 10);
11. Roosendaalseweg fietspad richting SDPC (foto 11);
12. Krachtighuizerweg nabij Hoevegaerde (foto 12);
13. Wilhelminalaan bij rotonde (foto 13);
14. Fietspad tussen de Rietgansstraat en de Mennestraat (foto 14);
15. Kraakweg gedeelte tussen Verzetslaan en Kraakweg (foto 15).

Het heeft de voorkeur voor de resterende afzetzpalen de procedure van het keuzeschema te doorlopen waarbij de locatie van de mogelijk te handhaven afzetzpalen wordt ingericht op basis van de CROW-richtlijn qua effectieve ruimte, inleidende markering/ribbels en zichtbaarheid. Het spreekt voor zich dat deze werkzaamheden niet allemaal op korte termijn kunnen worden afgerond.

## Webtool

Tot slot is van belang dat het Fietsberaad (een onderdeel van het CROW/KpVV) een webtool heeft ontwikkeld die gemeenten kunnen gebruiken om hun beleid op het gebied van verkeersveiligheid/fietsbeleid verder te ontwikkelen. Na de besluitvorming kan de adviesnota worden geplaatst op de website van het Fietsberaad.

Portefeuillehouder	R. Koekkoek
Datum	22-10-2015
Adviseur	Krol N.
Afdeling	Ruimte
Toestelnummer	9766

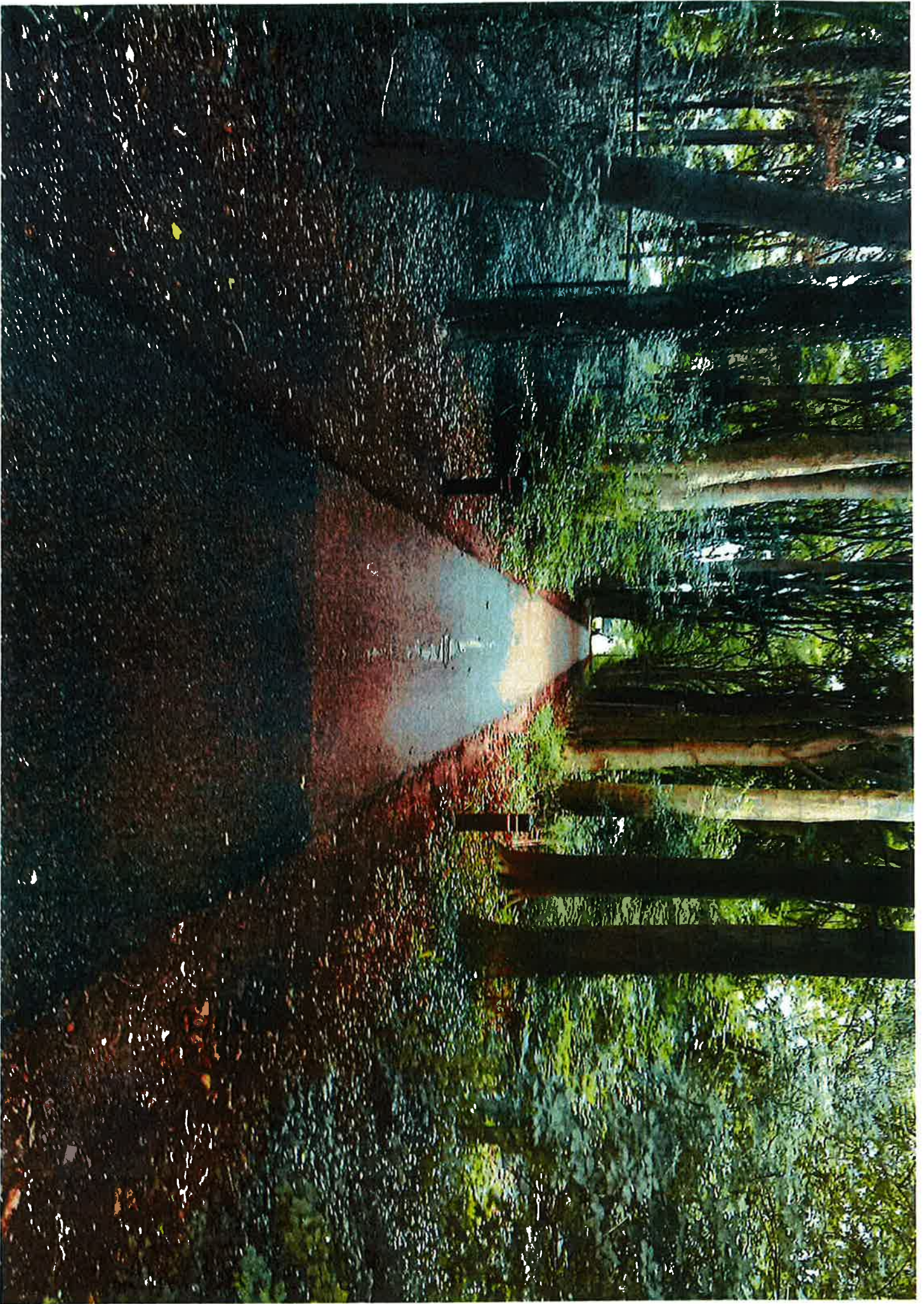
422010



1







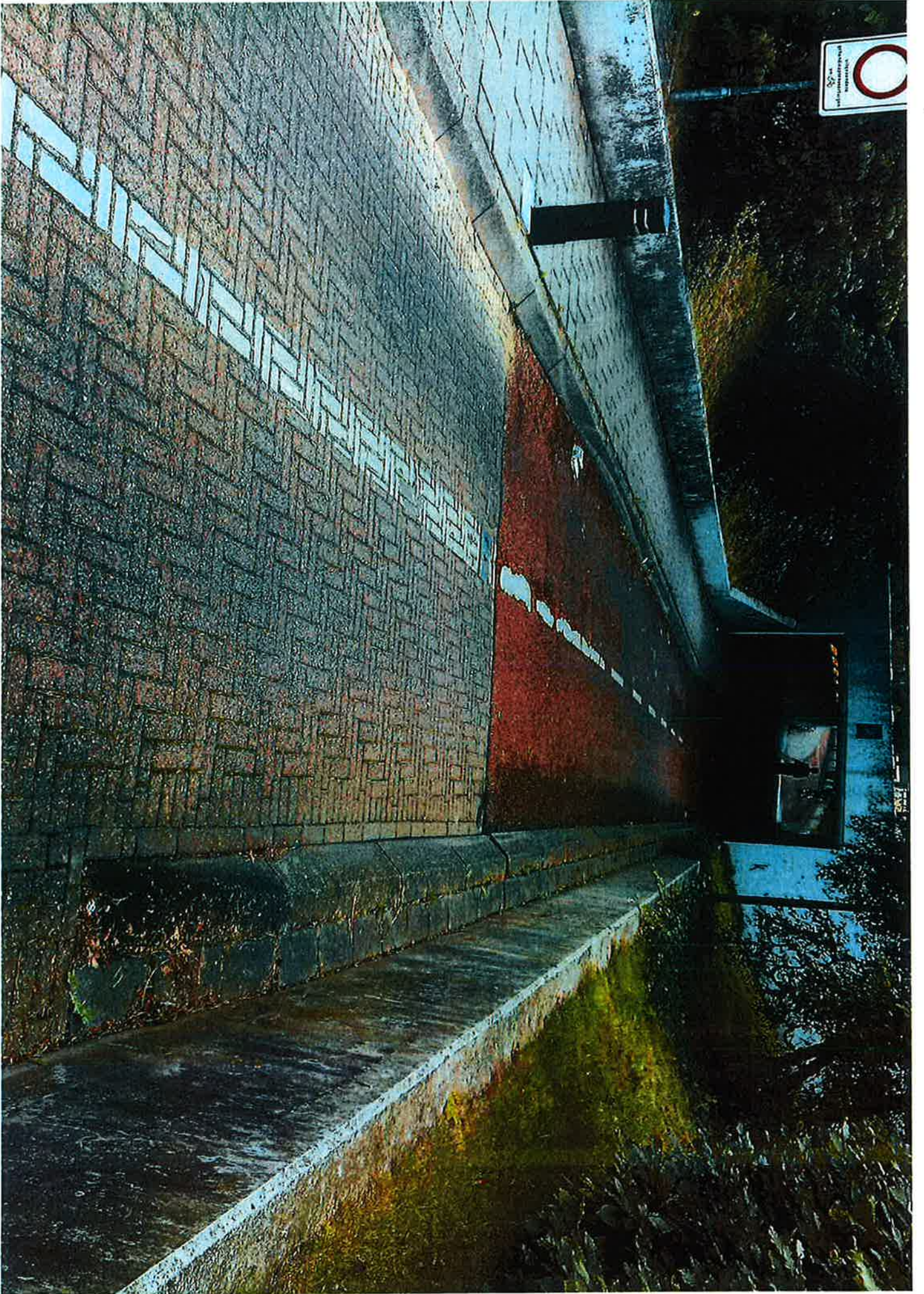
2





3





5





4







5





9





7

