

Hoe komen paaltjes op fietspaden terecht?

Fietsberaadnotitie, versie 1, november 2013

Hans Godefrooij (DTV Consultants), Guus Moret (AGEL) en Robert Hulshof (CROW-Fietsberaad)

Samenvattend

Paaltjes op fietspaden vormen een belangrijk verkeersveiligheidsrisico. Jaarlijks worden naar schatting ca. 300 fietsers opgenomen in het ziekenhuis vanwege een aanrijding met een paaltje. En in enkele gevallen is een dodelijk slachtoffer te betreuren. De indruk bestaat dat veel fietspaaltjes “zomaar” worden geplaatst. Om te achterhalen hoe dit komt, is een nader onderzoek uitgevoerd naar de plaatsing van fietspaaltjes.

Uit het onderzoek blijkt dat in nieuwe situaties meestal de verkeerskundige of de ontwerper degene is die bepaalt of er een paaltje op het fietspad wordt geplaatst. In bestaande situaties is het vaak de wegbeheerder (buitendienst) die paaltjes plaatsen, veelal op basis van klachten.

In de RAW-systematiek zijn geen standaarden opgenomen voor de toepassing van paaltjes. Dit kan dus niet de oorzaak zijn van het verschijnen van (onnodige) paaltjes in bestekken. De bepalingen in de UAV maken het ook erg onwaarschijnlijk dat aannemers zelf (al dan niet uit gewoonte) paaltjes plaatsen.

Bij het ontwerpen en toepassen van fietspaaltjes wordt veelal gebruik gemaakt van de richtlijnen van CROW en meer specifiek de ASVV. Des te opvallender is het dat inleidende ribbelmarkering bijna nooit wordt toegepast, aangezien in de ASVV expliciet wordt benoemd dat dit wel noodzakelijk is. Slechts 5% van de respondenten geeft aan altijd ribbelmarkering toe te passen; 76% doet dit nooit of bijna nooit. Belangrijkste reden om het niet te doen is onbekendheid met de ribbelmarkering.

Commentaren, kritieken en aanvullingen uit het praktijk zijn welkom voor een volgende verbeterde versie, bij voorkeur via www.fietsberaad.nl



1 Inleiding

Om het aantal eenvoudige fietsongevallen terug te dringen, zijn in opdracht van het Fietsberaad en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu meerdere proefprojecten uitgevoerd. Twee van deze projecten waren gericht op het voorkomen van ongevallen van fietsers die ten val geraken door aanrijding met paaltjes op fietspaden. Paaltjes op fietspaden vormen een belangrijk verkeersveiligheidsrisico. Jaarlijks worden naar schatting ca. 300 fietsers opgenomen in het ziekenhuis vanwege een aanrijding met een paaltje. En in enkele gevallen is een dodelijk slachtoffer te betreuren.

Uit de proefprojecten is de indruk ontstaan dat veel paaltjes zonder specifieke reden en vooral uit gewoonte worden geplaatst. Om te achterhalen wat de ervaringen in het werkveld zijn ten aanzien van het plaatsen van paaltjes, is een online enquête uitgezet onder mensen die betrokken zijn bij ontwerp of realisatie van fietsinfrastructuur. Wanneer en waarom komen de paaltjes op een bestekstekening terecht (en wanneer en waarom niet), wat zijn redenen om paaltjes toch te plaatsen als ze niet op tekening staan, en hoe vaak komt dit voor? De resultaten van deze enquête zijn terug te vinden in hoofdstuk 3.

Daarnaast is de RAW-systematiek van CROW gescreend op standaarden rond het plaatsen van paaltjes. Uitgezocht is of hier überhaupt standaarden voor beschikbaar zijn en, zo ja, wat die standaarden dan omvatten. In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van deze screening opgenomen.

In een aanvullend interview met een vijftal respondenten van de internetenquête is nog meer (achtergrond)informatie vergaard omtrent de motieven die een rol spelen bij het plaatsen van paaltjes. Daarnaast is met hen van gedachten gewisseld over de wenselijkheid om de RAW-systematiek ten aanzien van het plaatsen van paaltjes aan te passen en de wijze waarop dat vorm zou moeten krijgen. De resultaten van de interviews zijn verwerkt in hoofdstuk 4. Het rapport wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 5).

2 Screening bestaande richtlijnen, normen en standaarden

Voorafgaand aan de enquêtering zijn bestaande richtlijnen, normen en standaarden gescreend op fietspaaltjes. Wel bekend onder de verkeerskundigen is de ASVV (een publicatie van CROW). Er is onderzocht in hoeverre fietspaaltjes zijn opgenomen in deze publicatie (en eerdere edities hiervan). Daarnaast is de RAW-systematiek van CROW gescreend op standaarden rond het plaatsen van paaltjes. Uitgezocht is of hier überhaupt standaarden voor beschikbaar zijn en, zo ja, wat die standaarden dan omvatten. Verder hebben we vernomen dat een en ander is opgenomen over afsluitingen met paaltjes in een norm van de NEN (Nederlandse normalisatie instituut), zie paragraaf 2.2.

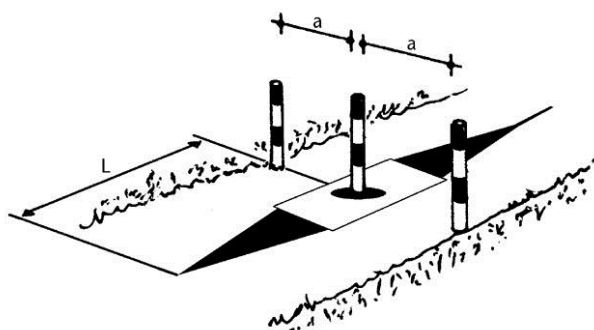
2.1 Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV)

Al meer dan twintig jaar is de ASVV een onmisbaar hulpmiddel voor verkeerskundigen in Nederland. De ASVV is primair bedoeld voor ontwerpers van nieuwe verkeersvoorzieningen

en van verbeteringen van bestaande verkeerssituaties. Bij het ontwerpen is van belang dat de uitgangssituatie en de probleemstelling nauwkeurig vaststaan. Het doel van de aanbevelingen is de ontwerper van dienst te zijn door het aanbieden van een variatie aan ontwerp-elementen met bijbehorende informatie over de toepassingsmogelijkheden. De ASVV wordt regelmatig herzien, de zesde en meest recente editie is de ASVV 2012.

Ook de fietspaaltjes hebben sinds jaar en dag een plek in de ASVV. Bij het voorzieningsblad 'Gedeeltelijke afsluiting van fietspaden' wordt hier op ingegaan. Er is hierbij aandacht voor de toepassing, uitvoering, maatvoering, combinatiemogelijkheden en positieve en negatieve aspecten van de fietspaaltjes.

In de ASVV van 2004 was het volgende opgenomen (14.3.20):



Toepassingsgebied

ter wering van ongewenst autoverkeer, als andere maatregelen onvoldoende effectief zijn gebleken

Uitvoering

- *in een kleur die met de omgeving contrasteert, ten behoeve van visueel gehandicapten (rood-wit)*
- *wegklapbaar indien incidenteel een breed voertuig moet passeren (o.a. brandweer)*
- *inleidende ribbelmarkering bij middelste paaltje noodzakelijk*
- *goede verlichting is noodzakelijk*
- *markering, zie 16.2.20*

Maatvoering

*A= 1,50 (1,00) m; bij ontbreken alternatieve route doorgangsruijnte van 1,20 m aanhouden
L= 5,00 m*

Combinatiemogelijkheden

Plaatsing van obstakels, zie 14.4.10

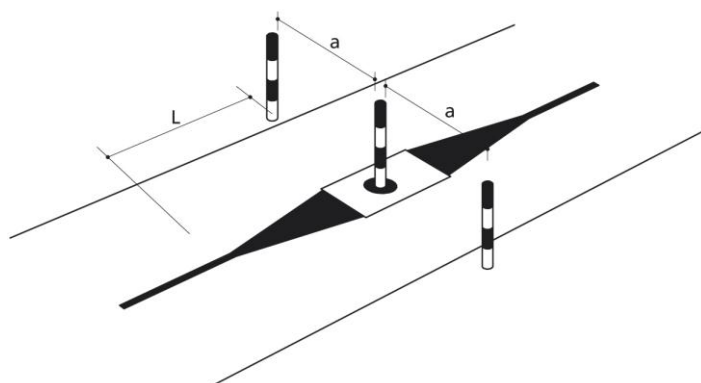
Positieve aspecten

weren autoverkeer

Negatieve aspecten

*hinderlijk in routes voor gladheidsbestrijding
gevaarlijk voor fietsers*

In de meest recente editie van de ASVV, 2012 is hierover het volgende opgenomen:



Paaltjes in fietspaden dienen alleen te worden toegepast als dit strikt noodzakelijk is. Als een gedeeltelijke afsluiting van een fietspad niet zonder paaltjes kan, dan dient de wegbeheerder er alles aan te doen om de veiligheid te garanderen.

Om de juiste afwegingen te maken over de noodzaak en vormgeving zijn de volgende vragen van belang:

- 1 Wat is het probleem?*
- 2 Is het probleem groter dan de nadelen van een paaltje?*
- 3 Zijn er alternatieven?*
- 4 Wat is de beste locatie van het paaltje?*
- 5 Wat is de optimale vormgeving van het paaltje?*

Ad 1. Hinder en gevaar door rijdende en/of geparkeerde (personen)auto's of beschadiging door zware voertuigen.

Ad 2. De omvang van het probleem kan worden vastgesteld aan de hand van klachten van omwonenden, intensiteit fietsverkeer versus frequentie overtredingen (personen) auto's, bandensporen en beschadigingen enzovoort. In de winter eventueel de paaltjes weghalen vanwege gladheidsbestrijding.

Ad 3. Duidelijker bebording, aanspreken overtreders, handhaving, de oorzaak van overtredingen aanpakken (doorstroming autoverkeer op autoroutes), parkeervoorzieningen aanleggen, hoogtebepalingen instellen (zwaar verkeer tegengaan), constructie fietspad en bermen verstevigen.

Ad 4. Paaltje plaatsen aan begin en einde van het fietspad of bij een bijzonder punt, nabij openbare verlichting, strategisch om overtredingen te voorkomen, niet dicht op een kruispunt of in een bocht of onderin bij een helling.

Ad 5. Doorgang voor fietsers zo breed mogelijk (maximaal 1,60 m), zorg dat de paaltjes goed zichtbaar zijn door inleidende markering, openbare verlichting ter plaatse, paaltje rood-wit reflecterend, uitneembaar of verzinkbaar vanwege onderhoud en gladheidsbestrijding.

Toepassingsgebied

+ ter wering van ongewenst autoverkeer, als andere maatregelen onvoldoende effectief zijn gebleken

Uitvoering

- in een kleur die met de omgeving contrasteert, ten behoeve van visueel gehandicapten (rood-wit)

- *wegklapbaar indien incidenteel een breed voertuig moet passeren (onder andere brandweer)*
- *inleidende ribbelmarkering bij middelste paaltje noodzakelijk*
- *goede verlichting is noodzakelijk (het aanbrengen van knipperende led-verlichting op de paaltjes is een mogelijkheid om deze objecten extra te benadrukken)*
- *inleidende markering toevoegen aan driehoekmarkering*
- *eventueel paal in midden fietspad op verhoging plaatsen*

Maatvoering

- *a = 1,60 m; bij ontbreken alternatieve route doorgangsruijnte van 1,20 m aanhouden*
- *L = 5,00 m*
- *1 : 5 à 1 : 15 ten opzichte van wegas (zie paragraaf 16.2.21)*

Combinatiemogelijkheden

- *plaatsing van obstakels, zie paragraaf 14.1.18*

Positieve aspecten

- *weren autoverkeer*

Negatieve aspecten

- *hinderlijk in routes voor gladheidsbestrijding gevaarlijk voor fietsers*

Conclusie

In de ASVV 2004 staat duidelijk beschreven dat er alleen paaltje toegepast moet worden indien andere maatregelen onvoldoende effectief zijn gebleken. Om de ontwerper te helpen bij deze afweging, is er in de ASVV 2012 een aanvulling in de vorm een afwegingskader opgenomen. Hiervoor is de Fietsberaadnotitie 'Keuzeschema sanering van paaltjes op fietspaden' als uitgangspunt genomen.

Verder is te zien dat er in beide edities wordt aanbevolen om inleidende ribbelmarkering toe te passen bij de middelste paal. En er staat aangegeven bij de negatieve aspecten dat paaltjes gevaarlijk zijn voor fietsers.

Ook is de maatvoering in de ASVV 2012 aangepast. In de ASVV 2004 stond nog een maat van 1,50 (1,00) m; bij ontbreken alternatieve route doorgangsruijnte van 1,20 m aanhouden. In de ASVV 2012 is dit aangepast naar 1,60 m, zonder een minimale maat te vermelden.

2.2 RAW-systematiek

Om te achterhalen of in de RAW-systematiek standaarden zijn opgenomen met betrekking tot de plaatsing van paaltjes op fietspaden, en of deze standaarden mogelijk bijdragen aan de onnodige plaatsing van paaltjes, is deze systematiek gescreend.

In het hoofdstuk Algemene en administratieve bepalingen is geen enkele bepaling opgenomen in relatie tot de plaatsing van paaltjes. Ook in de Technische bepalingen is hierover niets terug te vinden; zelfs niet in hoofdstuk 32 wegbebakening.

In zijn algemeenheid wordt in bestekken vaak verwezen naar CROW-richtlijnen, waarbij vaak de ASVV specifiek wordt genoemd.

In de UAV (Uniforme Administratieve Voorwaarden) worden onder andere de verplichtingen van aannemer en opdrachtgever geregeld. De opdrachtgever zorgt ervoor dat de aannemer tijdig kan beschikken over de voor uitvoering benodigde tekeningen en draagt de verantwoordelijkheid voor de door of namens hem voorgeschreven constructies en werkwijzen. De aannemer is verplicht het werk uit te voeren naar de bepalingen van de overeenkomst zonder aanspraak op verrekening, bijbetaling of schadevergoeding te kunnen doen gelden dan in de gevallen, waarin dat bepaaldelijk voorgeschreven of kennelijk bedoeld is. Uit de verplichtingen van de partijen blijkt dat de opdrachtgever verantwoordelijk is voor de tekeningen en de voorgeschreven methode. De aannemer dient de werkzaamheden uit te voeren volgens de door de directie goedgekeurde tekeningen, orders en aanwijzingen. De aannemer kan wel voorstellen indienen maar deze moeten te allen tijde goedgekeurd zijn door de directie alvorens deze worden uitgevoerd.

Conclusie

Aangezien voor de plaatsing van paaltjes geen standaarden beschikbaar zijn, kan dit niet de oorzaak zijn van het verschijnen van (onnodige) paaltjes in bestekken. De bepalingen in de UAV maken het daarnaast zeer onwaarschijnlijk dat aannemers zelf (al dan niet uit gewoonte) paaltjes plaatsen. Zij worden geacht het bestek te volgen en krijgen extra werkzaamheden en/of materialen niet vergoed als zij hiervoor vooraf geen goedkeuring hebben gekregen.

2.3 Eurocode NEN

Eurocodes zijn Europese normen voor het toetsen van de constructieve veiligheid van alle mogelijke bouwconstructies. Bij de Eurocodes gaat het om het beoordelen van nieuwe bouwconstructies. Ook zijn er voor bruggen voor langzaam verkeer bepaalde eisen opgenomen. Voor bruggen geldt: NEN-EN 1991-2+C1 + NB, Eurocode 1: Belastingen op constructies – Deel 2 : Verkeersbelastingen op bruggen (december 2011).

In deze norm wordt o.a. ingegaan op de buitengewone aanwezigheid van voertuigen op de brug. Een onbedoeld voertuig is ieder voertuig waarvoor de brug niet ontworpen is, maar dat toch gebruik wil maken of maakt van de brug. In de ontwerp- en uitvoeringsfasen van een brug voor langzaam verkeer kan op twee manieren rekening worden gehouden met een onbedoeld voertuig:

Dimensionering

Als er geen permanent obstakel op of voor de brug staat dat het onbedoelde voertuigen onmogelijk maakt de brug op te rijden, moet bij het ontwerpen rekening gehouden worden met het gebruik van de brug door een onbedoeld voertuig.

Afzetpaal

Een afzetpaal (permanent obstakel) kan een onbedoeld voertuig de toegang tot de brug blokkeren. Het voertuig kan niet op de brug komen, dus hoeft de brug niet berekend te worden op een eventueel onbedoeld voertuig.

Het spreekt voor zich dat niet iedere brug voor langzaam verkeer gedimensioneerd zal zijn op de aanwezigheid van ook bv. personenauto's. Een afzetting in de vorm van een paal of ander obstakel ligt dan voor de hand.

3 Internet enquête plaatsing fietspaaltjes

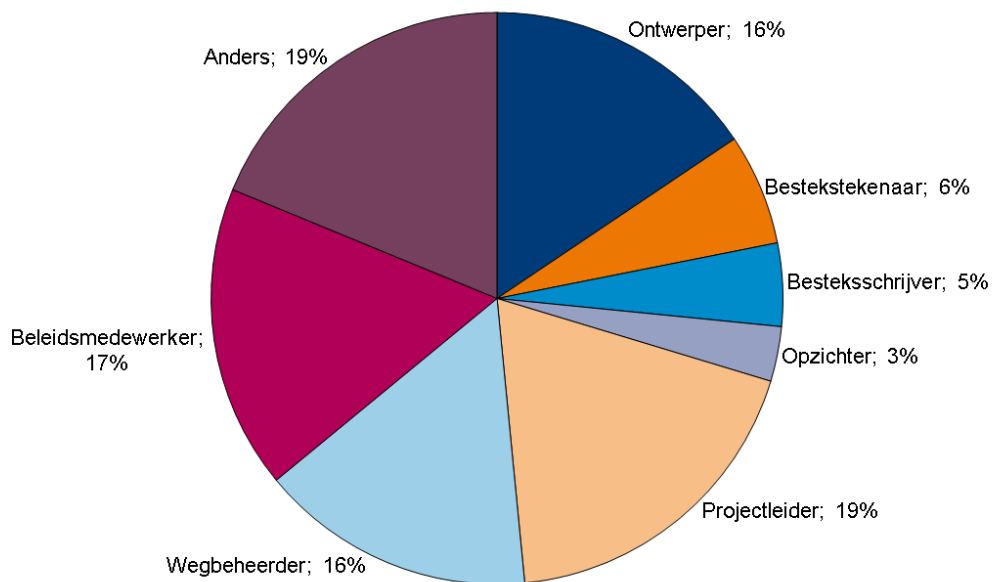
Wanneer en waarom komen de paaltjes op een bestekstekening terecht (en wanneer en waarom niet), wat zijn redenen om paaltjes toch te plaatsen als ze niet op tekening staan, en hoe vaak komt dit voor? Om te achterhalen wat de ervaringen in het werkveld zijn ten aanzien van het plaatsen van paaltjes is een internetenquête uitgezet voor mensen die betrokken zijn bij het ontwerp of de realisatie van fietsinfrastructuur. In dit hoofdstuk worden de enquête, de respons en de resultaten gepresenteerd.

Een korte enquête heeft inzicht gegeven in de ervaringen uit het werkveld ten aanzien van de plaatsing van paaltjes op fietspaden. De enquêtevragen en antwoordmogelijkheden zijn opgenomen in Bijlage I. Het grootste deel van de vragen is gesloten, maar enkele vragen kennen ook een open antwoordmogelijkheid.

3.1 De respons

De doelgroep van de enquête bestaat voornamelijk uit personen die direct betrokken zijn bij ontwerp of realisatie van fietsinfrastructuur, zoals ontwerpers, bestekstekenaars en –schrijvers, uitvoerders, opzichters, projectleiders en wegbeheerders.

De vragenlijst is naar 260 e-mailadressen verstuurd. In totaal hebben 64 personen de vragenlijst volledig ingevuld. Twee personen gaven aan dat zij niet betrokken zijn (geweest) bij ontwerp of realisatie van fietsinfrastructuur, zodat het aantal bruikbare enquêtes 62 bedraagt. Het figuur op de volgende pagina geeft de functies van de respondenten weer.



Figuur 1. Functie respondenten. In de categorie “anders” vallen onder andere adviseur, belangenehartiger, fietser/gebruiker en verkoper.

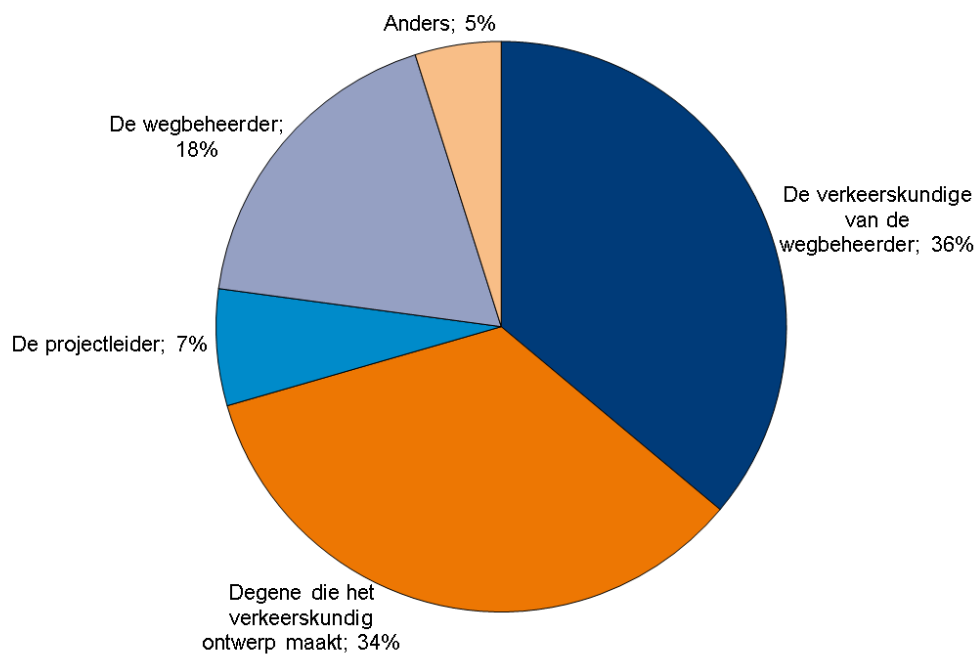
3.2 De resultaten

In deze paragraaf worden de resultaten van de enquête gepresenteerd.

Initiatiefnemer toepassing paaltjes

Volgens de respondenten neemt bij nieuwe situaties de verkeerskundige van de wegbeheerder (35%) of degene die het verkeerskundig ontwerp maakt (34%), het initiatief om fietspaaltjes toe te passen.

In bestaande situaties is het vooral de (buitendienst van de) wegbeheerder (18%) die het initiatief hierin neemt.



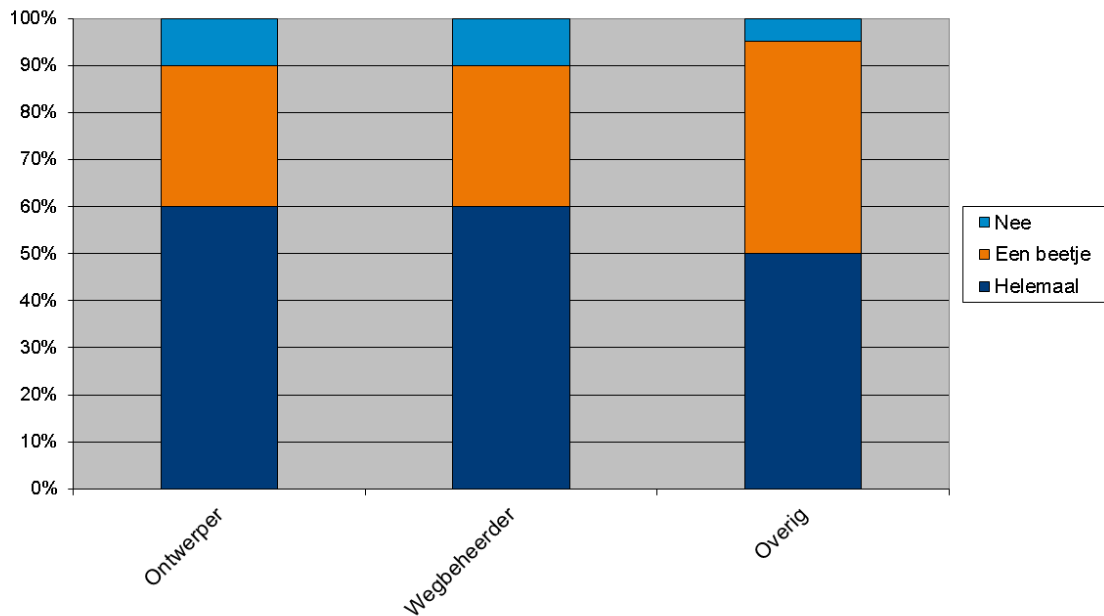
Figuur 2. Wie neemt volgens u meestal het initiatief om fietspaaltjes toe te passen binnen een project?



Fietsberaadnotitie: Hoe komen paaltjes op fietspaden terecht?

Kennis over verkeersveiligheidsrisico's van paaltjes op fietspaden

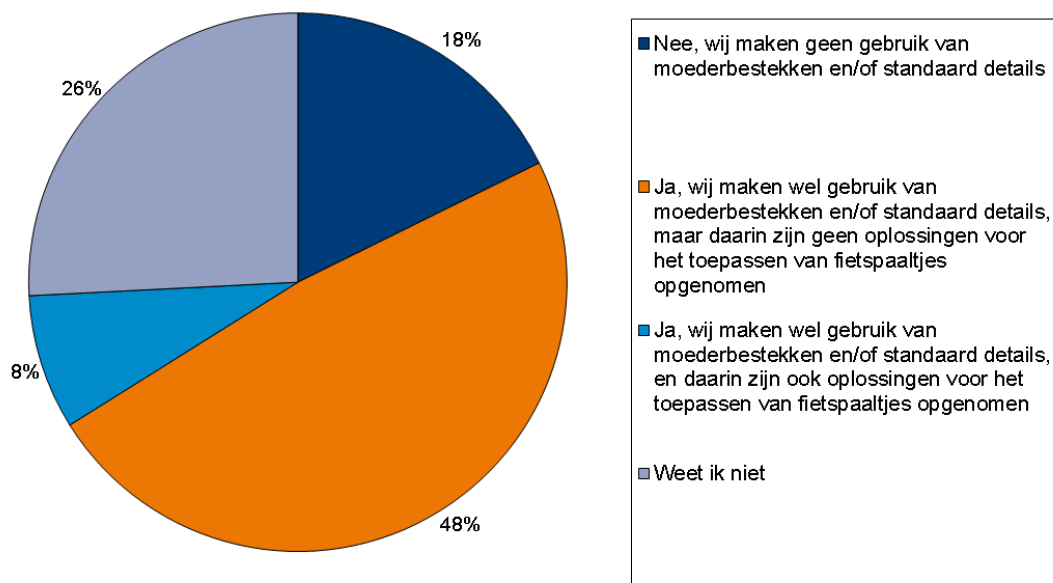
Van alle respondenten geeft 53% aan helemaal op de hoogte te zijn van de risico's die fietspaaltjes met zich meebrengen. 40% geeft een beetje op de hoogte te zijn en 7% geeft aan niet op de hoogte te zijn van de risico's. Onderstaande grafiek geeft de resultaten uitgesplitst naar functiecategorie van de respondent.



Figuur 3. Was u zelf op de hoogte van het verkeersveiligheidsrisico van fietspaaltjes?

Moederbestekken waarin fietspaaltjes zijn opgenomen

Slechts 8% van de respondenten geeft aan gebruik te maken van moederbestekken waarin een standaard voor fietspaaltjes is opgenomen.



Figuur 4. Maakt uw organisatie gebruik van moederbestekken en/of standaard details? Zo ja zijn hier fietspaaltjes in opgenomen?

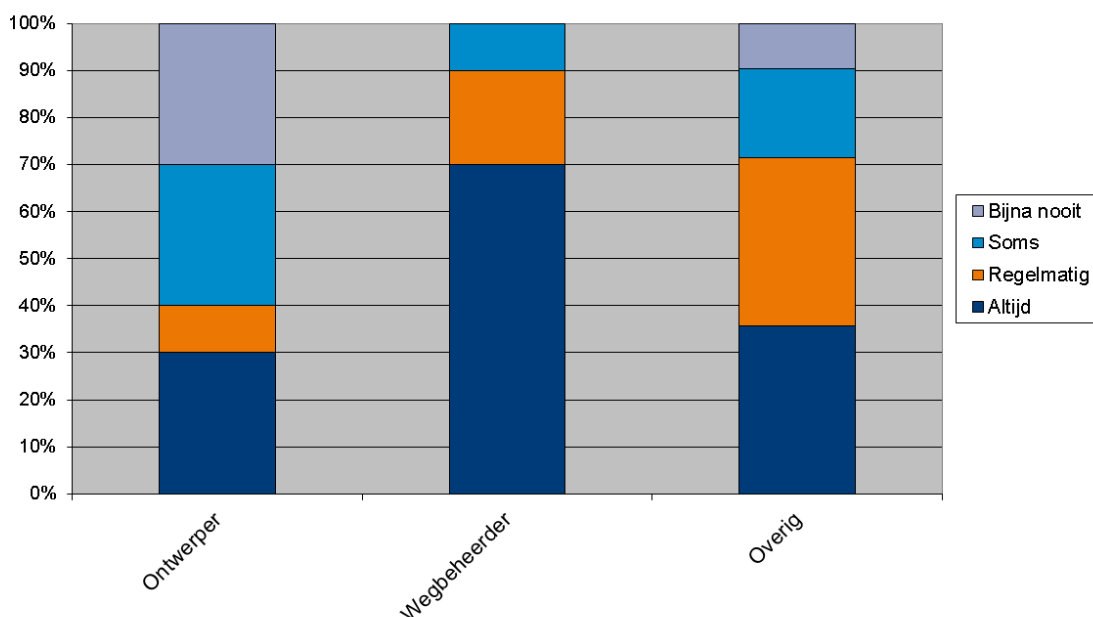
Alternatieven voor toepassing paaltjes

Exact de helft van de respondenten geeft aan wel eens andere oplossingen te hebben aangedragen om een fietspad af te sluiten voor autoverkeer. De belangrijkste aangedragen oplossingen zijn:

- andere fysieke maatregelen (9 keer genoemd), bijvoorbeeld:
 - afzethekken
 - slinger in het fietspad
 - autosluis
- versmalling (7 keer genoemd)
- middengeleiders (6 keer genoemd)
- bebording (4 keer genoemd)
- betonelementen (2 keer genoemd)

Toetsing noodzaak plaatsing paaltjes

Ruim 40% van de respondenten geeft aan altijd te toetsen of een paaltje wel echt noodzakelijk is. Daarnaast geeft nog eens 29% aan dit regelmatig te doen. Slechts 11% van de respondenten toetst dit (bijna) nooit en 19% soms. In onderstaande grafiek zijn de antwoorden per functiecategorie van de respondenten weergegeven.

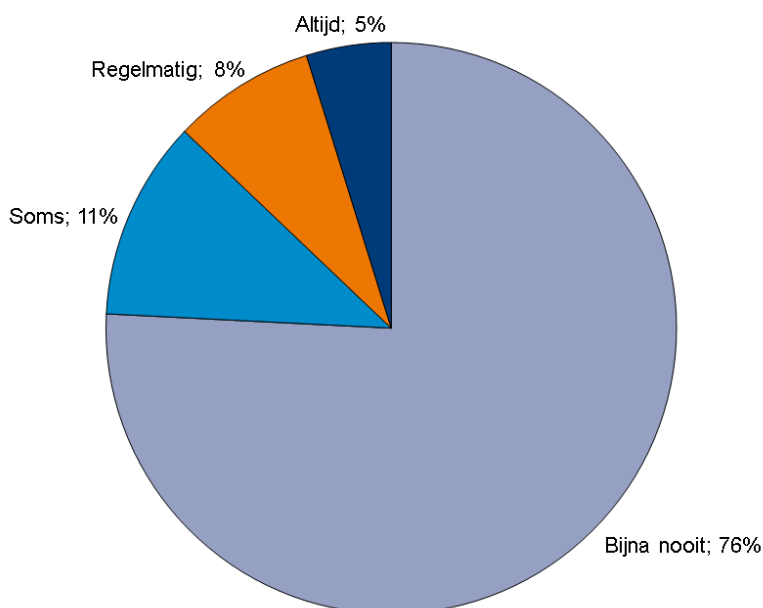


Figuur 5. Toetst u zelf of plaatsing van een paaltje wel echt noodzakelijk is?

Van de respondenten geeft 20% aan dat als de noodzaak van plaatsing volgens hen niet is aangetoond, er meestal toch een paaltje wordt geplaatst. 80% geeft aan dat het paaltje dan meestal achterwege blijft.

Toepassing inleidende ribbelmarkering

In onderstaande grafiek is te zien dat maar liefst 76% van de respondenten bijna nooit inleidende ribbelmarkering toepast.



Figuur 6. Past u bij het plaatsen van palen wel eens inleidende ribbelmarkering toe?

Aan respondenten die hebben aangegeven niet altijd inleidende ribbelmarkering toe te passen, is gevraagd wat de reden is om dat niet (altijd) te doen. De vaakst gegeven antwoorden zijn hieronder weergegeven:

- Onbekendheid (16 keer genoemd)
- Afhankelijk van locatie (3 keer genoemd)
- Niet door opdrachtgever om gevraagd (3 keer genoemd)
- Paaltjes zijn goed zichtbaar (3 keer genoemd)
- Doen we nooit (3 keer genoemd)
- Comfort/veiligheid (3 keer genoemd)
- Zie het nut er niet van in (3 keer genoemd)
- Onvoldoende ruimte voor inleidende markering (2 keer genoemd)
- Ribbels worden vergeten (2 keer genoemd)
- Kosten (2 keer genoemd)

Zichtbaarheid paal

Aan respondenten is gevraagd op welke manier zij ervoor zorgen dat een paal goed zichtbaar is. De meest gegeven antwoorden zijn hieronder weergegeven:

- Reflectie (33 keer genoemd)
- Goede verlichting in omgeving (19 keer genoemd)
- Kleur paal (15 keer genoemd)
- Markering (13 keer genoemd)
- Inleidende ribbelmarkering (3 keer genoemd)
- Verf (2 keer genoemd)
- Geleiding (2 keer genoemd)

4 Resultaten interviews

Om concrete (achtergrond)informatie te vergaren omtrent de motieven die een rol spelen bij het plaatsen van paaltjes, is een aantal interviews uitgevoerd met respondenten van de internetenquête.

Aanvullende interviews zijn uitgevoerd bij medewerkers van de volgende organisaties:

- Gemeente Breda
- Gemeente Zwolle
- Gemeente Moerdijk
- Waterschap Scheldestromen
- Rasenberg Infra

De belangrijkste bevindingen die uit de interviews naar voren komen, worden hieronder gepresenteerd.

Paaltjes in het ontwerp

In Moerdijk en Zwolle is het de bestekschrijver, tekenaar of werkvoorbereider die bepaalt of een paaltje wordt toegepast. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen van CROW, waarbij met name gebruikt wordt gemaakt van de ASVV. In Moerdijk wordt ook regelmatig ribbelmarkering toegepast. In Zwolle wordt wel puntmarkering toegepast, maar (nog) geen ribbelmarkering, omdat ze niet op de hoogte waren van deze ASVV-aanbeveling.

In Breda wordt in een overleg tussen vier afdelingen nut en noodzaak vastgesteld. De betrokken afdelingen zijn Wijkzaken (klankbord bewoners), Mobiliteit en Milieu (controle op voorschriften en veiligheid), ontwerp (technische uitvoering) en beheer (voorkomen van onderhoudsbelemmeringen). In principe zijn de CROW-richtlijnen zoals deze zijn opgenomen in de ASVV leidend, maar elke situatie wordt wel apart beoordeeld, waarbij tegenwoordig ook gebruik wordt gemaakt van het nieuwe keuzeschema van het Fietsberaad. Niet zo zeer als hulpmiddel, maar vooral ook om derden te overtuigen om geen paaltje te plaatsen. Sowieso wordt gezocht naar alternatieve mogelijkheden om autoverkeer te weren, zoals versmallingen of asverspringingen. Ribbelmarkering wordt (nog) niet toegepast in verband met onbekendheid met deze maatregel.

In ontwerpen van Waterschap Scheldestromen worden in principe nooit paaltjes toegepast. Rasenberg Infra werkt vooral op basis van de klantwens. De klant beslist dus of en welk paaltje ze wil. Het ontwerp wordt doorgaans gemaakt op basis van richtlijnen uit de ASVV, maar ribbelmarkering wordt eigenlijk nooit toegepast.

Plaatsing paaltjes in bestaande situaties

Wijkbeheerders/wegbeheerders (buitendienst) bepalen vaak zelf, op basis van klachten, of plaatsing van een paaltje gewenst is, zonder interne terugkoppeling. Ondanks initiatieven bij het Waterschap Scheldestromen om beheerders te overtuigen om uit oogpunt van veiligheid geen paaltjes meer te plaatsen, komt het nog steeds voor dat zij toch naar eigen inzicht overgaan tot plaatsing van paaltjes. In Moerdijk en Breda komt het voor dat paaltjes worden geplaatst naar aanleiding van politieke toezeggingen. Rasenberg werkt veel met onderhoudscontracten waarbij paaltjes worden vervangen of bijgeplaatst op basis van de klantwens.

Richtlijnen

Vrijwel iedereen valt terug op de CROW-richtlijnen en noemt hierbij specifiek de ASVV als “leidend” voor de toe te passen oplossing (zowel in de afweging als in het ontwerp). Er wordt dan ook voor gepleit dat aanvullende richtlijnen hierin worden opgenomen. Het opnemen van fietspaaltjes in de standaard RAW besteksomschrijving is te laat als het gaat om het voorkomen van fietspaaltjes. Het kan echter wel bijdragen aan uniformering van oplossingen.

Opvallend is dat de ASVV wordt genoemd als leidend, terwijl in praktijk (nog) vrijwel nergens inleidende ribbelmarkering wordt toegepast. Sinds 2004 staat in de ASVV namelijk “inleidende ribbelmarkering bij middelste paaltje noodzakelijk” (zie hoofdstuk 2). Wellicht wordt vooral gekeken naar het plaatje (waarin de ribbelmarkering niet is ingetekend) of wordt gekeken naar het voorzieningenblad inleidende markering waarnaar wordt verwezen. In het betreffende voorzieningenblad (eveneens opgenomen in hoofdstuk 2) wordt ribbelmarkering niet genoemd. In de nieuwe ASVV 2012 (hoofdstuk 2) is deze verwijzing niet opgenomen. Daarnaast is extra aandacht besteed aan de afweging of een paaltje überhaupt de juiste oplossing is.

Paaltjes in gladheidsbestrijdingsroutes

Gemeente Moerdijk en Breda hebben, net als verschillende andere gemeenten in Nederland, ervoor gekozen om alle paaltjes in gladheidsbestrijdingsroutes die jaarlijks worden verwijderd en na de winter weer worden teruggeplaatst, permanent te verwijderen. Alleen naar aanleiding van meldingen/klachten worden paaltjes nog teruggeplaatst.



5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden conclusies getrokken omtrent de plaatsing van fietspaaltjes en aanbevelingen gedaan om onnodige plaatsing zo veel mogelijk te voorkomen.

5.1 Conclusies

In nieuwe situaties is het meestal de verkeerskundige van de wegbeheerder of degene die het verkeerskundig ontwerp maakt die bepaalt of een paaltje op het fietspad wordt geplaatst. In bestaande situaties is het vaak de wegbeheerder (buitendienst) die op basis van klachten of naar eigen inzicht een paaltje plaatst. Het blijkt ook voor te komen dat paaltjes in bestaande situaties worden geplaatst op basis van politieke toezeggingen, bijvoorbeeld van een wethouder.

In de RAW-systematiek zijn geen standaarden opgenomen voor de toepassing van paaltjes. Dit kan dus niet de oorzaak zijn van het verschijnen van (onnodige) paaltjes in bestekken. De bepalingen in de UAV maken het ook erg onwaarschijnlijk dat aannemers zelf (al dan niet uit gewoonte) paaltjes plaatsen.

Een groot deel van de betrokkenen zegt volledig op de hoogte te zijn van de verkeersveiligheidsrisico's van paaltjes op fietspaden. Toch is, afgaand op de resultaten van de enquête, bijna de helft van de betrokkenen niet of niet helemaal op de hoogte van de risico's.

Bij het ontwerpen en toepassen van fietspaaltjes wordt veelal gebruik gemaakt van de richtlijnen van CROW en meer specifiek de ASVV. Des te opvallender is het dat inleidende ribbelmarkering bijna nooit wordt toegepast, aangezien in de ASVV expliciet wordt benoemd dat dit wel noodzakelijk is. Slechts 5% van de respondenten geeft aan altijd ribbelmarkering toe te passen; 76% doet dit nooit of bijna nooit. Belangrijkste reden om het niet te doen is onbekendheid met de ribbelmarkering.

5.2 Aanbevelingen

Aangezien door veel mensen die betrokken zijn bij ontwerp en realisatie van (fiets)infrastructuur de CROW-richtlijnen als leidend worden gezien, kan het helpen wanneer in deze richtlijnen wordt opgenomen dat het plaatsen van paaltjes onwenselijk is. Ontwerpers en wegbeheerders worden daarmee gedwongen om veel beter te beargumenteren waarom een paaltje echt noodzakelijk is, omdat afwijken van de richtlijnen niet vanzelfsprekend is. De risico's die fietspaaltjes met zich meebrengen moeten daarnaast nog beter bekend worden in het werkveld, zeker bij mensen die werken in de buitendienst, maar ook bij lokale politici.

Voor de situaties waarin, beargumenteerd, toch wordt gekozen voor het plaatsen van paaltjes, moeten veel duidelijkere richtlijnen worden opgesteld. Deze richtlijnen moeten worden verankerd in de betreffende CROW-publicaties en zeker in de ASVV. Het zou daarbij helpen als niet alleen uit de tekst, maar ook uit het plaatje is af te lezen dat ribbelmarkering moet worden toegepast.

Bijlage I Enquête

1. Wat is uw functie?

- Ontwerper
- Bestekstekenaar
- Besteksschrijver
- Uitvoerder
- Opzichter
- Projectleider
- Wegbeheerder
- Anders, namelijk ...

2. Bent u wel eens betrokken geweest bij het realiseren van fietsinfrastructuur?

- Ja
- Nee (einde vragenlijst)

3. Wie neemt volgens u meestal het initiatief om fietspaaltjes toe te passen binnen een project?

- De verkeerskundige van de wegbeheerder
- Degene die het verkeerskundig ontwerp maakt
- De bestekstekenaar
- De besteksschrijver
- De uitvoerder
- De opzichter
- De projectleider
- De wegbeheerder
- Anders, namelijk...

4. Past u zelf wel eens op eigen initiatief een paaltje toe op het fietspad?

- Ja, altijd
- Ja, bijna altijd
- Ja, maar alleen in specifieke gevallen
- Nee

Indien ja, altijd of bijna altijd:

4a. Wat is de belangrijkste reden om altijd of bijna altijd een fietspaaltje toe te passen?

- Dat maakt de inrichting van het fietspad duidelijker
- Dat maakt de inrichting van het fietspad verkeersveiliger
- Dat staat zo in de richtlijnen
- Zo wordt het meestal gedaan
- Anders, namelijk...

Indien ja, maar alleen in specifieke gevallen:

4b. In welke specifieke gevallen past u wel een paaltje toe (meerdere antwoorden mogelijk)?

- Als het risico op misbruik door auto's groot is
- Als het fietspad erg breed is
- Anders, namelijk...

5. Was u zelf op de hoogte van het verkeersveiligheidsrisico van fietspaaltjes?

- Ja, helemaal
- Ja, een beetje
- Nee

6. Maakt uw organisatie gebruik van moederbestekken en/of standaard details? Zo ja, zijn hier fietspaaltjes in opgenomen?

- Nee, wij maken geen gebruik van moederbestekken en/of standaard details
- Ja, wij maken wel gebruik van moederbestekken en/of standaard details, maar daarin zijn geen oplossingen voor het toepassen van fietspaaltjes opgenomen
- Ja, wij maken wel gebruik van moederbestekken en/of standaard details, en daarin zijn ook oplossingen voor het toepassen van fietspaaltjes opgenomen
- Weet ik niet

7. Heeft u weleens andere oplossingen aangedragen om fietspaden af te sluiten voor autoverkeer?

- Nee
- Ja, namelijk ...

8. Toetst u zelf of plaatsing van een paaltje wel echt noodzakelijk is?

- Nee, (bijna) nooit
- Ja, soms
- Ja, regelmatig
- Ja, altijd

Indien ja:

8a. Als de noodzaak volgens u niet is aangetoond, leidt dit er dan toe dat er geen paaltje wordt geplaatst?

- Ja, er wordt dan (meestal) geen paaltje geplaatst
- Nee, er wordt dan (meestal) toch een paaltje geplaatst

9. Zijn er bepaalde typen palen die u vaak toepast?

- Nee, dat is vrijwel altijd verschillend
- Ja

Indien ja:

9a. Welke palen past u regelmatig toe en waarom deze?

10. Past u bij het plaatsen van palen wel eens inleidende ribbelmarkering toe?

- Nee, (bijna) nooit
- Ja, soms
- Ja, regelmatig
- Ja, altijd

Indien nee, soms of regelmatig:

10a. Waarom niet (altijd)?

11. Op welke manier zorgt u ervoor dat de paal goed zichtbaar is voor fietsers?

12. We zoeken een aantal partijen die met ons van gedachten willen wisselen over de problematiek en de mogelijkheden die er zijn om het onnodig plaatsen van fietspaaltjes te voorkomen.

Bent u beschikbaar om in een telefoongesprek met ons een aantal aanvullende vragen te beantwoorden?

- Ja
- Nee

Indien ja:

Naam: ...

Organisatie: ...

Adres: ...

Plaats: ...

Telefoonnummer: ...

E-mail-adres: ...

