

> Meer ongevallen door paaltjes



Rood-wit paaltje, maar zonder geleiding.



Bruin kunststof paaltje zonder reflectie.



Flexibele verkeerszuil.

Het aantal eenzijdige fietsongevallen is aanzienlijk groter dan tot nu toe werd aangenomen. En het aantal ongevallen met paaltjes neemt toe. Gemeentelijke wegbeheerders hebben daar echter weinig zicht op.

Onderzoeker Rob Methorst van AVV vestigde tijdens de verkeerskundige werkdagen de aandacht op het gevaar van paaltjes op fietspaden. Gemeenten hebben hier vaak geen goed beeld van, omdat paaltjesongevallen, net als andere eenzijdige fietsongevallen, bijna niet geregistreerd worden door de politie. De meeste gemeenten gebruiken deze poli-
tierreregistratie (BRON) echter wel voor hun ongevallenana-
lyses.

Op basis van de ziekenhuisregistratie kan wel een landelijk beeld geschetst worden van het aantal paaltjesslachtoffers.

Uit recent onderzoek blijkt dat ongeveer zeven procent van de fietsers die op de eerste hulp behandeld moeten worden tegen een obstakel is aangereden. Dit zijn ongeveer 4500 fietsslachtoffers per jaar. Dan gaat dus niet alleen om paaltjes maar ook andere obstakels, zoals stoepranden of hekken.

Een SWOV-onderzoek uit 2000 geeft een schatting van louter de paaltjesongevallen in 1995: circa 2,2 procent, ongeveer 1.500 slachtoffers per jaar.

Volgens Methorst is het aantal ongevallen met paaltjes de laatste jaren toegenomen. Naar achterliggende oorzaken is echter geen onderzoek gedaan, aldus Methorst. 'Maar het

ligt voor de hand dat de zichtbaarheid en de mate waarin de paaltjes passen in het verwachtingspatroon belangrijke factoren zijn. 'Bruine paaltjes die sommige gemeenten plaatsen om auto's te weren zijn overdag nog wel zichtbaar maar bij schemer en duisternis in het totaal niet.

De metalen rood-witte paaltjes zijn een stuk beter, maar moeten ook goed aangelicht worden. Ook heel vervelend en riskant zijn de paaltjes die net na een bocht staan, zoals op de (toeristische) fietspaden door de duinen. Getuige het aantal van slachtoffers en de toename daarvan moet er wat aan gedaan worden. De oplossing wordt zo erger dan de kwaal: sluipende auto's. Ik heb wegbeheerders er meermalen op gewezen. Niet zonder succes overigens: er is zeker bereidheid om er wat aan te doen. Jammer alleen dat ze soms het verkeerde doen, zoals bruine paaltjes voorzien van rood fluorescerende verf. Die is overdag opvallend, maar dan is het probleem niet zo groot. 's Nachts zijn ze totaal onzichtbaar, want de reflectiewaarde van rood fluorescerend is relatief laag. Een witte kop (wegenverf met glaspareltjes) is veel beter, maar zonder aanlichting vaak ook niet voldoende. Eigenlijk is de enige goede oplossing: geen paaltjes op het fietspad. Pak die sluipende automobilist maar op een andere manier. Ik kan me er vele voorstellen, waarbij ik me wel realiseer dat al die manieren minder eenvoudig en goedkoop zijn.'

RH

Aanbevelingen over paaltjes en de praktijk

Otto van Boggelen - Fietsberaad

Wat zijn de CROW-aanbevelingen voor de toepassing van paaltjes? En in hoeverre worden deze ook toegepast? Zowel de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (pag. 149) als het ASVV2004 (pag. 861) benadrukken dat het middel niet erger moet zijn dan de kwaal. Plaats alleen paaltjes als auto's regelmatig illegaal gebruikmaken van het fietspad en andere maatregelen onvoldoende effectief zijn. In veel gevallen is dat makkelijker gezegd dan gedaan, want hoe krijg je als verkeerskundige een betrouwbaar beeld van het illegale gebruik? Zeker voor nieuwbouwsituaties is dat ook moeilijk van tevoren in te schatten. De kans op illegaal gebruik is in ieder geval groter als het fietspad voor automobilisten aanzienlijk sneller is dan de officiële weg en als de parkeerdruk hoog is. In andere situaties moet wellicht gewacht worden met het plaatsen van paaltjes tot er ook echt klachten binnenkomen, hoewel het dan duurder is om de paaltjes optimaal vorm te geven. Verder kan men in veel situaties nog aanzienlijk besparen op het aantal paaltjes. Is aan beide uiteinden van het fietspad een paaltje nodig, of is een paaltje aan één kant voldoende? Als een automobilist één keer ervaren heeft dat het fietspad voor hem doodloopt, weet hij de volgende keer wel beter.

Net als Methorst benadrukt ook het CROW het belang van de zichtbaarheid van paaltjes. De kleur moet contrasteren met de omgeving, bij voorkeur rood-wit. Goede verlich-

ting is noodzakelijk. Sommige gemeenten gaan nog een stapje verder. Zij plaatsen gewoon een gele retro-reflecterende verkeerszuil (inclusief bord D2 en D3), die doorgaans worden toegepast op middengeleiders op de rijbaan (ASVV pag. 1030). Een verkeerszuil past wellicht niet bij de gewenste uitstraling van een verblijfsgebied, maar het valt wel op.

Verder beveelt het CROW aan om inleidende ribbelmarkering aan te brengen met een lengte van minimaal 5 meter. In de praktijk komt dit maar weinig voor. De meeste paaltjes worden helemaal niet ingeleid. En als markering wordt toegepast, is dat meestal zonder ribbels. Het voordeel van ribbels is dat fietsers ook voelen dat ze een paaltje naderen. De beste voorbeelden van paaltjes met ribbelmarkering zijn te vinden in het buitengebied. Hier is de noodzaak ook groter vanwege de hogere snelheid (racefietsers) en het lagere attentieniveau (recreanten).

Wat wel vaak gedaan wordt, maar niet in de CROW-aanbevelingen staat, is een kleine middengeleider toepassen. Het paaltje krijgt hierdoor wat meer body en valt beter op. Soms is de middengeleider niet groter dan twee trottoirbandjes in de lengterichting. Andere gemeenten gebruiken de robuuste holle band. Bijkomend voordeel zou kunnen zijn dat fietsers eerst tegen het stoepje oprijden in plaats de harde confrontatie met het paaltje. Hoewel, door een stoeprandje kun je natuurlijk ook een akelige val maken. De gemeente Houten gebruikt het middengeleidertje (geheel

Gewoon een verkeerszuil als paaltje.



Paaltje toch maar weggehaald



Geen geleiding, geen verlichting.





Middengeleidertje ook in gebruik om een neergeklapt paaltje in te verzinken.



Verraderlijker zonder paal.

Zie voor meer voorbeelden:

www.fietsberaad.nl/voorbeeldenbank

wit) verder heel slim om een neergeklapt paaltje in te verzinken. Want neergeklapte paaltjes op het fietspad zijn toch wel erg verraderlijk.

Tot slot verdient de exacte locatie aandacht. De CROW-aanbevelingen maken er niet veel woorden aan vuil, maar een zorgvuldige keuze van de locatie voorkomt veel hinder en soms ook ongevallen. Ten eerste moet de locatie in het verwachtingspatroon van de fietser passen. Dus eerder aan het begin van het fietspad dan ergens halverwege. Maar plaats

het paaltje ook weer niet te dicht op het kruispunt, want dan heeft fietser andere zaken aan zijn hoofd: anticiperen op kruisend verkeer, manoeuvreren en bochten maken. Verder moeten paaltjes altijd haaks op de rijrichting van de fietsers staan. Fietsers kunnen dan de ruimte tussen de paaltjes optimaal gebruiken. Nog een reden om geen paaltjes direct om de bocht te plaatsen. En plaats geen paaltjes op plekken waar de snelheid van fietsers relatief hoog is, zoals onderaan een helling. Illustratief is onderstaand berichtje uit het Dagblad van het Noorden (3 juni 2007) en de bijbehorende reactie op de website.

Fietser (79) knalt op paaltje

Dagblad van het Noorden 03 juni 2007

Garrelsweer - Een 79-jarige fietser uit Appingedam is op de Rijksweg in Garrelsweer gewond geraakt, nadat hij een paaltje midden op het fietspad over het hoofd had gezien. Hij knalde er bovenop, viel en kwam met zijn hoofd op de grond terecht. Hij liep daarbij verwondingen in zijn gezicht op. De ambulance bracht hem naar het ziekenhuis.

Reactie op de website: allereerst wil ik alle mensen bedanken voor de medelijden en steun. De fietser is mijn opa. Het is gebeurd in een fietstunneltje bij Garrelsweer. Je steekt de weg over en gaat dan met een rotvaart naar beneden waar het paaltje niet zichtbaar in het midden staat. Dit is een wit met rood gestreept paaltje. Aangezien het donker was om kwart over 10 's avonds en de verlichting in het tunneltje weer eens stuk gemaakt is door de jeugd (die nooit iets te doen heeft hier omdat de gemeente daar geen geld voor heeft) kon mijn opa de paal niet zien. Gelukkig gaat het alweer iets beter nu met hem, maar feit blijft: fiets helemaal kapot en kop ook. Gebroken neus, jukbeen en bovenkaak. Hoofd helemaal paars/zwart van de kneuzingen. Veel foto's gemaakt gelukkig, want hoe dan ook: gemeente blijft verantwoordelijk voor de verlichting e.d. Groet, een liefhebbende kleindochter.

Paal op twee trottoirbanden met markering.

