

Fietsersbond vraagt obstakelvrije fietspaden

Paaltjes worden op fietspaden vaak gebruikt om gemotoriseerd verkeer te weren, maar zijn een belangrijke oorzaak van eenzijdige fietsongevallen en betekenen een permanente hinder voor de fietser. In het donker, bij slechte weersomstandigheden of ook bij het fietsen in groep zijn ze vaak niet goed zichtbaar. Om het aantal eenzijdige fietsongevallen te verminderen en het fietscomfort te vergroten vraagt de Fietsersbond aan de stad Antwerpen om onnodig en gevaarlijk geplaatste paaltjes aan te pakken. Als aanzet werden in Deurne alle paaltjes op fietspaden in kaart gebracht. Daaruit bleek dat maar liefst 182 paaltjes in aanmerking komen voor verwijdering.

Meer dan 500 gewonden per jaar

Eenzijdige ongevallen zijn een belangrijke oorzaak van letsels bij fietsers. Ook de Antwerpse schepen van mobiliteit kan er van meespreken. Omdat dergelijke ongevallen vaak niet worden opgenomen in de ongevallenstatistieken, wordt de ernst onderschat. In Rotterdam (qua inwonersaantal vergelijkbaar met Antwerpen) raken elk jaar meer dan 500 fietsers gewond door paaltjes¹. In Nederland is nu het motto: "Plaats alleen palen als de noodzaak duidelijk aangetoond is". Nadat meerdere Nederlandse gemeentebesturen werden veroordeeld tot het betalen van de kosten van fietsongevallen veroorzaakt door slecht zichtbare paaltjes, werden al duizenden paaltjes weggehaald. Nadat in augustus een fietser overleed na een val op een paaltje, startte ook de stad Gent recent met het verwijderen van paaltjes. De Fietsersbond vraagt dat de stad Antwerpen een plan van aanpak opmaakt om deze voorbeelden te volgen.

Eerst oplossen zonder paaltjes

Bij recente projecten merken we dat de stad Antwerpen lustig met paaltjes blijft strooien. Voordat er paaltjes op een fietsroute worden gezet, moet de wegbeheerder zich eerst de vraag stellen of er echt wel nood aan is. Het plaatsen van paaltjes op of naast fiets- en voetpaden is te veel een automatisme geworden. Soms zijn er helemaal geen maatregelen nodig, omdat er geen of slechts een beperkt probleem is. Als er toch nood is om autoverkeer te weren, dan is de volgende vraag: kan dit niet anders worden opgelost dan met paaltjes? Er zijn immers vele andere manieren om autoverkeer te weren, bijvoorbeeld door betere bebording, door de keuze van materiaal en/of door het toepassen van belijning. Bij het aanbrengen van hindernissen op het fietspad moet de wegbeheerder zich steeds de vraag te stellen of het wenselijk is om elke fietser te hinderen en potentieel in gevaar te brengen. Het plaatsen van paaltjes op een fietsroute mag dus enkel als uitzonderingsmaatregel worden toegepast.



Als een paaltje nodig is, doe het dan goed

Als er toch paaltjes nodig zijn, dan is het van belang dat ze zodanig worden uitgevoerd dat er geen gevaarlijke situaties ontstaan. De locatie van de paaltjes moet passen binnen het verwachtingspatroon van de fietser, dus niet onverwacht en niet op de rijroute. Duo-fietsers vormen het uitgangspunt bij het bepalen van de ruimte naast of tussen paaltjes. De paaltjes moeten zowel overdag als in het donker goed zichtbaar zijn door reflecterende strips en door voldoende contrast met de achtergrond. De paaltjes moeten goed herkenbaar zijn door verlichting en inleidende markeringen (belijning en ribbels).

Bij het plaatsen van paaltjes zijn volgende richtlijnen te volgen:

- Paaltjes zijn enkel te plaatsen waar het echt niet anders kan.
- De paaltjes moeten flexibel zijn of gemaakt van vergevingsgezind materiaal (plastic/rubber) zodat ze bij een aanrijding een deel van de schok kunnen opvangen.
- Bredere paaltjes (vb. Ø 16 cm) zijn beter zichtbaar dan smallere paaltjes (vb. Ø 9 cm).
- De hoogte van het paaltje moet beperkt blijven tot maximaal 1 meter, zodat het stuur van de meeste fietsen het paaltje niet raakt.
- De paaltjes zijn over de hele lengte te voorzien van brede reflecterende strips.
- De paaltjes moeten voldoende zichtbaar zijn, ook 's nachts. Een rood-wit reflecterend paaltje is aanbevolen. Op een onverlichte plaats dienen de paaltjes voorzien te zijn van geïntegreerde ledverlichting.
- Een inleidende grondmarkering met lange ribbellijnen moet worden aangebracht.
- Tussen de paaltjes is een doorgangsbreedte te voorzien van bij voorkeur 1,75 m (en minimaal 1,60 m).
- De paaltjes zijn nooit op een slecht zichtbare plaats of aan een bocht, kruispunt of vlakbij geparkeerde wagens te plaatsen.
- De paaltjes zijn niet in de natuurlijke rijlijn van de fietser te plaatsen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft er in 2015 voor gekozen om op fietspaden of fietswegen geen paaltjes te plaatsen. **De Fietsersbond Antwerpen en Fietsersbond Deurne vragen nu ook de andere wegbeheerders om actief werk te maken van het verwijderen van obstakels op en naast de fietspaden. Dat gaat in de eerste plaats om het verwijderen van alle niet noodzakelijke paaltjes en in tweede instantie om het veiliger maken van de resterende paaltjes.** Hierbij zijn de hierboven aangehaalde aanbevelingen als leidraad te hanteren. De draaiboeken van de stad Antwerpen moeten worden aangepast en de betrokken diensten moeten hierover geïnstrueerd én opgevolgd worden. De wegbeheerders moeten hun catalogus met straatmeubilair uitbreiden zodat de best mogelijke paaltjes kunnen worden geplaatst.

De Fietsersbond Deurne gaf al een voorzet en fotografeerde en inventariseerde alle paaltjes in Deurne en markeerde ze op een interactieve kaart. Er werd daarbij telkens aangeduid wat er fout is met de paaltjes en wat de mogelijke alternatieven zijn. Het was trouwens opvallend om te constateren dat er nauwelijks paaltjes zijn die aan de (nochtans beperkte) regels van het 'draaiboek openbaar domein' van de stad Antwerpen voldoen. Uit onze inventarisatie blijkt dat er talloze paaltjes nutteloos zijn of als remedie erger zijn dan de kwaal. We rekenden uit dat op zijn minst 182 paaltjes of obstakels verwijderd kunnen worden. De Fietsersbond vraagt dat de paaltjes die wel kunnen blijven, vervangen worden volgens de regels van het vademecum en Fietsberaad.

De kaart met alle paaltjes op fietspaden in Deurne:

<https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1iwCkTyjvep1bUgWS3Radu4VtutHMUBvE&usp=sharing>

Verdere informatie voor de stadsdiensten:

Fietsberaad Vlaanderen: <https://fietsberaad.be/documenten/minder-paaltjes-op-fietspaden/>

Vademecum Fietsvoorzieningen: <https://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst4.pdf> (4.1.9)

Paaltjes-fabrikanten:

<https://www.vvsnv.be/nl/categorie/311/fietsflex-fietspadpalen>

<https://www.velopa.be/assortiment/verkeersvoorzieningen/verkeerspalen-en-parkeerbeugels/re-flex-fietspaal/>

<https://www.ardi.nl/straatmeubilair/fietsflex-fietspadpalen>

1. bron: onderzoek door Fietsersbond Rotterdam