

Molengouw Broek in Waterland – wegversmalling met palen

Verkeersveiligheid: risico botsen tegen obstakels versus snelheidsremmer auto's



N.B. Alleen de palen weghalen en dan de verhoging met haakse trottoirbandjes laten liggen is natuurlijk ook geen veilige oplossing.

Ongevallenregistratie locatie

- Ambulancedata – geen ongevallen geregistreerd in huidige database
- VIA ongevallen statistiek: 1x geregistreerd ongeval 2021. E-bike bestuurder eenzijdig. Op de kaart is te zien dat dit ongeval ter hoogte van deze versmalling was.

Het is geen blackspot (locatie waar bovengemiddeld veel ongevallen gebeuren), maar dit soort obstakels vormen per definitie een verhoogd risico. Zeker voor een fietser, groepen fietsers (wielrenners), motorrijders. Het is wachten totdat het een keer, of vaker, fout gaat. En dat is onwenselijk, zeker als het te vermijden is.

Risicogestuurde Aanpak

Akkoord in 2019 getekend voor ambitie naar 'nul ernstige verkeersslachtoffers in 2050' door middel van aanpakken risico's (*Strategisch Plan Verkeersveiligheid*). De Vervoerregio Amsterdam heeft met de *Regionale Aanpak Verkeersveiligheid* gezamenlijk met de gemeenten afgesproken te werken aan het verkleinen van de risico's (2021 vastgesteld). Dit betekent:

- zorgen dat de kans op een ongeval afneemt, en

- áls er toch iets gebeurt, zorgen dat de kans op (zware) verwondingen klein is.

Zowel obstakels als snelheid zijn risico verhogend in het verkeer. (Helemaal als deze twee samen gaan.) Er is dus een afweging nodig hoe beide risico's zo goed mogelijk aangepakt kunnen worden.

Maar daarbij is omdenken nodig van de vraagstelling. In plaats van te moeten onderbouwen dat paaltjes gevaarlijk zijn, zou de volgende vraag gesteld moeten worden:

Omdenken: Wat is de onderbouwing dat deze obstakels de enige oplossing zijn?

Uitgangspunt moet zijn: snelheid remmen zonder plaatsen obstakels. Alleen afwijken, dus obstakels plaatsen, als daar een goede motivering voor is dat het niet anders kan.

En als dan obstakels onvermijdelijk zijn, de richtlijnen volgen om deze zo veilig mogelijk te integreren.

Aanbod Vervoerregio

Indien gewenst, zou de Vervoerregio iets kunnen organiseren om wethouder/raadsleden/bewoners andere oplossingen te laten zien/ervaren op andere locaties. Of bijvoorbeeld iets te helpen organiseren om verschillende typen drempels en snelheidsremmende oplossingen te ervaren.

Alle onderzoeken en richtlijnen zeggen: vermijd het plaatsen van obstakels

In periode 2011-2014 is hier al veel aandacht aan gegeven in onderzoek en richtlijnen voor wegbeheerders. Al deze bevindingen zijn nog steeds van toepassing. Ik heb geen duidelijke onderzoeksgegevens gevonden voor specifiek dit soort wegversmallingen. Veel rapporten en artikelen gaan over afsluitpalen op fietspaden, en daarbij worden dan ook wegversmallingen genoemd.

- Veilig Verkeer Nederland, 2022: [‘En toen stonden daar opeens die fietspaaltjes’ | Veilig Verkeer Nederland](#). Verwijzing naar ongevallencijfers.
 - Uit ziekenhuisregistraties in 2011 blijkt dat het bij 12% van de enkelvoudige fietsongevallen om fietspaaltjes of wegversmallingen gaat.¹ In de periode van juli 2020 tot juni 2021 ging het om 1% van de fietsers die bij de spoedeisende hulp terechtkwam (36 fietsers).²

Noot: Maar de wegversmalling kan ook eerder conflicten opleveren tussen fietsers onderling en met voetgangers, auto's. Dan is er geen botsing met het paaltje, maar door de aanwezigheid van de palen een botsing met verkeersdeelnemers onderling.

- CROW Fietsberaad – [Geactualiseerde aanbevelingen afsluitpalen op fietspaden 2022](#) met het keuze stroomschema
- CROW schrijft: “Een belangrijk uitgangspunt is dat palen nooit op de ‘natuurlijke’ rijlijn van fietsers mogen staan. Normaal gesproken houdt een fietsers een schuwafstand van 60 cm aan tot de trottoirband of de berm. Rekening houdend met een stuurbreedte van 75 cm, gaat he dus om een

strook van circa 130 cm vanaf de trottoirband of berm. Dit noemen we de natuurlijk rijlijn. Zolang geen palen worden geplaatst in deze strook, kan een solofietser – bijna met de ogen dicht - de palen passeren zonder koersaanpassing. De gedragsobservaties bevestigen dat dit een effectief uitgangspunt is.”

- SWOV, 2012, [Aanpak enkelvoudige fietsongevallen : veel resultaten met weinig inspanning.](#)
- SWOV, 2012, [Fietspaaltjes : nee, tenzij!](#)
- SWOV, 2024, [Effectiviteitswijzer_KennisnetwerkSPV.pdf](#)
 - Maatregel 23: Verkeersdrempels als snelheidsremmer = effectief
 - Maatregel 36: Afsluitpaaltjes verwijderen tegen ongevallen fietsers = effectief
- CROW – 6.5 Inrichting en uitrusting Inspiratieboek snelle fietsroutes 24-02-2014 – Ontwerpwijzer fietsverkeer 2016
 - Streef naar obstakelvrije routes
 - Voor het remmen van het gemotoriseerde verkeer kunnen oplossingen zonder obstakels gekozen worden, bijvoorbeeld een drempel in plaats van een wegversmalling. Uitneembare of eventueel flexibele paaltjes zijn te prefereren boven neerklapbare paaltjes. Verder zijn de voorspelbaarheid en waarneembaarheid van belang. Essentieel is de toepassing van een voldoende lange (minimaal 10 meter) inleidende ribbelmarkering [22]. Deze markering blijft in de praktijk nog dikwijls achterwege.

• CROW 5.2.2 Veiligheid

Wegontwerp binnen de bebouwde kom (inclusief ASVV)\Ontwerpwijzer fietsverkeer

Deze tekst is gepubliceerd op 13-06-2016

Op wegvakken is verkeersveiligheid van groot belang omdat hier het overgrote deel van de enkelvoudige fietsongevallen plaatsvindt [1]. Ook vindt een beperkt gedeelte van de fietsmotorvoertuigongevallen plaats op wegvakken. Er worden daarom eisen gesteld om zowel enkelvoudige fietsongevallen als conflicten met andere verkeersdeelnemers te voorkomen.

Voorkomen van enkelvoudige fietsongevallen

Uit de ziekenhuisregistratie blijkt dat 60 procent van alle ernstig verkeersgewonden onder fietsers slachtoffer is van een enkelvoudig fietsongeval. Daarbuiten worden vele fietsers na een enkelvoudig fietsongeval behandeld op de afdeling spoedeisende hulp en vervolgens naar huis gestuurd; deze ongevallen worden niet geregistreerd. Kinderen en ouderen zijn vaker dan gemiddeld betrokken bij enkelvoudige fietsongevallen.

De helft van de enkelvoudige fietsongevallen heeft een of meer aan infrastructuur gerelateerde factoren als oorzaak [2]. De wegontwerper kan de volgende maatregelen treffen om de kans op enkelvoudige fietsongevallen op wegvakken te beperken.

- *Van de weg af raken vermijden*
- *Vergevingsgezinde en obstakelvrije bermen creëren*
- *Uitgliden en vallen voorkomen*

- *Botsingen met obstakels voorkomen*

Obstakels en wegversmallingen leiden vaak tot enkelvoudige fietsongevallen, vooral onder oudere fietsers. Veel van deze botsingen zijn te voorkomen door obstakels (waaronder afsluitpaaltjes, zie ook hierna) alleen toe te passen waar ze strikt noodzakelijk zijn. Voor het remmen van het gemotoriseerde verkeer kunnen oplossingen zonder obstakels worden gekozen, bijvoorbeeld een drempel in plaats van een wegversmalling. Verder zijn de voorspelbaarheid en de waarneembaarheid van obstakels van belang. Daarom zijn, behalve een juiste uitvoering, inleidende ribbelmarkering en adequate verlichting noodzakelijk.

Op en om wegvakken voor fietsverkeer worden op grote schaal paaltjes toegepast, vooral om ongewenst gebruik van de fietsverbinding door gemotoriseerd verkeer te voorkomen. Een groot nadeel van paaltjes is dat zij veel enkelvoudige fietsongevallen veroorzaken die ernstig zijn en soms zelfs dodelijk. Elk jaar worden honderden fietsers in het ziekenhuis opgenomen vanwege een aanrijding met een paaltje. Het betreft vaak ouderen. De maatschappelijke kosten van een simpel paaltje kunnen daarmee behoorlijk oplopen. Overigens geven niet alleen paaltjes midden op het fietspad of de weg aanleiding tot aanrijdingen; dit geldt evenzeer voor paaltjes aan de zijkant of in de berm. Botsingen met paaltjes vinden relatief vaak in het donker plaats.

Andere bezwaren van paaltjes zijn dat zij permanent discomfort voor fietsers opleveren en dat zij (indien niet eenvoudig verwijderbaar) de doorgang voor onderhouds-, gladheidbestrijdings- en hulpvoertuigen kunnen belemmeren. Indirect kan dit weer leiden tot meer discomfort en valpartijen door gebrekkige reiniging of gladheidbestrijding.

Gelet op de vele nadelen moet een ontwerper zich telkens nadrukkelijk afvragen of paaltjes werkelijk noodzakelijk zijn; uit het oogpunt van veiligheid hebben alternatieve oplossingen altijd de voorkeur. Als toch paaltjes worden toegepast, moeten deze zodanig worden geplaatst dat het risico op ongevallen wordt geminimaliseerd. Dat betekent: niet in de rijlijn van fietsers, duidelijk zichtbaar, goed verlicht, en ingeleid door de juiste ribbelmarkering [5]. Vanwege hun vergevingsgezindheid hebben flexibele paaltjes de voorkeur.

- **Fietzersbond [Weg met paaltjes op het fietspad - Fietzersbond](#)**

De wegbeheerder doet er goed aan om bij een geplande nieuwe weginrichting of reconstructie altijd een voorafgaande belangenafweging te doen, waarbij alleen van de CROW-richtlijnen wordt afgeweken als er een goede motivering voor de afwijking bestaat en deze ook ruim gedocumenteerd wordt. U kunt hierbij denken aan onderbouwende en ondersteunende rapporten van ter zake doende specialisten.

Met name door de grote verantwoordelijkheid die een wegbeheerder draagt in het geval van paaltjes en andere fietsobstakels ontstaat er een zekere mate van urgentie om dit veiligheidsprobleem aan te pakken. De fietsinfrastructuur veilig (her)inrichten is een zeer toegankelijke wijze om binnen het grondgebied van de wegbeheerder de verkeersveiligheid te vergroten.

Met name in het geval van paaltjes zit er een grote hoeveelheid eenvoud in de oplossing: het verwijderen van de obstakels. Totdat er sprake is van noodzaak en dit kan worden aangetoond moeten deze objecten worden verwijderd van de fietspaden. In deze veiligheidsproblematiek zorgt de tastbaarheid van de oplossing direct voor een veiliger wegbeeld. Er valt veel winst te behalen door dan wel het verwijderen, of het veilig inrichten van fietspaaltjes volgens de aanbevelingen als paaltjes echt noodzakelijk blijken te zijn.

1. Fietsberaad (2011). Grip op enkelvoudige fietsongevallen, Samen werken aan een veilige fietsomgeving, Fietsberaadpublicatie 19a.
2. CROW – Fietsberaad (2022).
3. VeiligheidNL (2022). Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland SEH-bezoeken: inzicht in oorzaken, gevolgen en risicogroepen. Amsterdam.
4. Kennisnetwerk SPV – Effectiviteitswijzer

Plaatsen paaltjes roept juist vaak verzet op

Stel dat deze wegversmalling er niet was geweest en er nu plannen zouden zijn om ze zo, op deze manier, aan te leggen. Zou er dan niet juist tegenstand gekomen zijn tegen de komst van de paaltjes? Dit zie je elders regelmatig gebeuren.

- [Paaltjes in de Havenstraat: snelheidsremmend of gevaarlijk? - De Orkaan](#) – maart 2025
- [Nieuwe wegversmalling is verslechtering: 'Je kunt fietsers niet gebruiken als levend schild' | Dordrecht | AD.nl](#) sep 2022
- ['En toen stonden daar opeens die fietspaaltjes' | Veilig Verkeer Nederland](#) 11 aug 2022

De vraag is:

Wat was de onderbouwing in het verleden om het zo aan te leggen? Zijn daar nog argumenten in waar rekening mee gehouden moet worden?