



Het genot van een rit over landelijke wegen. Kronkelend of kaarsrecht, langs kilometers wuivende bomen. Na een bocht liggen bossen verse bloemen en een teddybeer, dicht op de stam van een gehavende boom. Je pakt het stuur net wat steviger vast en kijkt even hoe hard je rijdt. Iedereen weet wat daar gebeurd is.

Auteur: Jessica Heggens

De onstuimige band tussen bomen en verkeer

Na Duitsland en België woedt de discussie over het wel of niet kappen van bomen langs wegen sinds vorig jaar ook in Nederland. Boomzorg zet de feiten op een rij



5 min. leestijd

Wat is er aan de hand met bomen en het verkeer?

In tegenstelling tot de verwachtingen nam het aantal verkeersdoden in 2015 toe, van 570 in 2014 naar 621 in 2015. De meeste dodelijke slachtoffers vielen ook dit jaar op de gemeentelijke en provinciale wegen waarbij een snelheidslimiet van vijftig of tachtig kilometer per uur geldt. Dit is 51% van het totaal aantal dodelijke slachtoffers. Sinds 2015 woedt een strijd over de verkeersveiligheid van die provinciale wegen. De rijen bomen zouden de wegen onveilig maken en daarmee ging de deur naar kappen open.

Hoe komen er zo veel bomen langs provinciale wegen?

Napoleon begon met het planten van bomen langs wegen. In de zomer boden zij beschutting voor de marcherende soldaten tegen de hitte en in de winter waren het de bakens in een besneeuwd landschap. Later werden bomen geplant om het een fundament te vormen voor zanderig of modderig wegdek. Lanen werden ontworpen op buitenplaatsen en landgoederen om zichtassen te versterken of grenzen aan te geven. Voor reizigers waren het markeerpunten in hun route en de bomen vormden een onmisbare schakel tussen de weg en de omgeving.

Wat zijn de argumenten om bomen te kappen?

Uit ongevallenstatistieken in binnen- en buitenland blijkt dat ongeveer 20% van alle letselgevallen het gevolg is van een eenzijdige aanrijding tegen een obstakel buiten de weg, bij de ongevallen met doden en zwaargewonden zelfs 30%. Bij ongevallen buiten de bebouwde kom is een boom de meest voorkomende hindernis (27%).

Volgens onderzoek van SWOV (stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) uit 2013 valt in Nederland eenderde van alle verkeersdoden en eenzesde van alle ernstige verkeersgewonden bij een bermongeval. Bermongevallen lopen relatief ernstig af, met één dode per vijf ernstige ongevallen. Dat is twee keer zo hoog als gemiddeld in Nederland. De bermongevallen worden volgens SWOV veroorzaakt door menselijk handelen (afleiding, vermoeidheid, alcohol, te hard rijden) en door de inrichting van de weg en dan vooral de berm. Een veilige berm is volgens SWOV draagkrachtig, heeft een vlakke overgang waardoor een van de weg geraakte chauffeur de auto uit de berm weer de weg op kan sturen. Lukt dat niet, dan moet de chauffeur veilig langs de weg tot stilstand kunnen komen in een obstakelvrije zone. Deze obstakel-

vrije zones zijn nu vaak te smal en met 42% veruit de belangrijkste ongevalsfactor bij bermongevallen, aldus SWOV.

Albert Maes, die met zijn bedrijf Safety Products de kreukelpalen in België introduceerde vat het krachtig samen. 'Wij kunnen nog zo veel investeren om iets aan de verkeersveiligheid te veranderen maar zolang overheden bomen blijven aanplanten langs wegen, zal elk jaar een compleet vliegtuig zich doodrijden tegen obstakels langs wegen. Vanaf een doormeter van tien centimeter kan een boom een dodelijke impact hebben. Bomen horen in een bos.'

Olga van de Veer is Assetbeheerder *Groen langs wegen* van de afdeling beheer en onderhoud provinciale wegen, bij de provincie Gelderland. Zij vraagt zich af in hoeverre de bomen oorzaak zijn van de verkeersslachtoffers op provinciale wegen. 'Veel ongelukken worden veroorzaakt door roekeloos rijden of er is alcohol in het spel. Het is dan makkelijk om bomen de schuld te geven maar je moet goed naar de hele situatie kijken. Wat zijn de werkelijke oorzaken van een ongeval? Vaak is het niet de schuld van de boom zelf.

Wat zijn de argumenten om bomen te laten staan?

Tegenstanders van bomenkap benadrukken het grote belang in de zuurstofvoorziening. Bomen nemen koolstofdioxide op en filteren fijnstof. Een boom kan drieduizend tot tienduizend auto-kilometers per jaar compenseren. Hoe groter de boom, hoe groter de voordelen. Daarnaast zorgen bomen voor koeling in de zomer, zijn het windvangers, reduceren ze verkeerslawaaï en zijn het belangrijke plekken voor vogels en kleine zoogdieren. Boomspecialist Bert van Polen van Pius Floris pleit voor de historische waarde van bomen in het landschap. 'Bomen zijn vaak gezichtsbepalend voor de streekidentiteit. Je moet aan een weg met bomen kunnen zien waar je rijdt.'

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat door het tunneleffect van bomen, mensen geneigd zijn om rustiger en meer verantwoord te rijden. De verticale structuur laat duidelijk zien hoe het verder gaat, bochten zijn door de boomstammen al van verre te herkennen. Dit bevordert de verkeersveiligheid. Zoals op snelwegen reflecterende paaltjes de bocht markeren. Bomen op dichte afstand van elkaar geplaatst bij een gevaarlijke plaats, zorgen ervoor dat de bestuurder steeds meer stammen voorbij ziet flitsen waardoor hij zal vertragen. Het plaatsen van bomen

ACHTERGROND

dichtbij de rand van de rijbaan geeft een poort-effect bij het binnenrijden van een dorp. Hierdoor wordt de perceptie en het gedrag van de bestuurders positief beïnvloed.

De faculteit voor verkeerspsychologie van de universiteit van Keulen heeft na uitgebreid onderzoek wegenbouwers geadviseerd om bomen langs de (snel)wegen te planten. Juist omdat is gebleken dat dit het rijgedrag positief beïnvloedt. Zo reed in het zuiden van Frankrijk driekwart van de autobestuurders voorzichtiger op wegen met bomen erlangs en nam in het Franse departement Eure de gemiddelde snelheid toe doordat obstakels langs de weg werden weggehaald. In het Engelse Norfolk nam de gemiddelde snelheid met drie tot vijf kilometer af nadat er bomen langs de weg werden geplaatst. Het aantal ongevallen nam af met 20%.



Bert van Polen



Olga van de Veer



Hoe is de discussie over bomen langs de weg in Nederland ontstaan?

In 2013 kwam Kennisplatform CROW met een nieuwe editie van het vierdelige Handboek Wegontwerp. Zelf beschrijven zij dit als het standaardwerk voor het ontwerp van wegen buiten de bebouwde kom. In de richtlijnen van het deel Gebiedsontsluitingswegen wordt een obstakelvrije zone van minimaal 4,50 meter naast de weg aanbevolen.

In 2014 onderzocht de ANWB de verkeerveiligheid van provinciale wegen. Volgens het onderzoek voldoet 57% niet aan de (minimale) inrichtingseisen en maatvoering voor verkeersveilige wegen. De breedte van rij- en redresseerstroken en van kant- en bermverharding is vaak minimaal. In veel gevallen ontbreekt een voldoende brede of fysieke rijrichtingscheiding, zijn objecten in de berm onvoldoende afgeschermd en is sprake van onveilige situaties op kruispunten, aldus de ANWB.

Het handboek van CROW en de aanbevelingen uit het ANWB-onderzoek leidden tot provinciale plannen om bermen te verruimen door bomen te kappen. In Zuid Holland kwamen zesduizend bomen op de nominatie te staan om te verdwijnen. De plannen zorgden voor veel verzet onder bewoners. Zij zijn van mening dat niet de bomen maar het menselijk rijgedrag de belangrijkste oorzaak zijn van veel ongevallen.

De Rotterdamse actiegroep *De Boomridders* start de petitie *Laat bomen niet boeten voor gevaarlijk*

rijgedrag. Op 23 september boden zij 8749 handtekeningen aan bij de provincie Zuid Holland met het verzoek: *De kap langs N-wegen onmiddellijk te stoppen en samen met omwonenden en andere belanghebbenden de plannen opnieuw, maar met andere uitgangspunten vorm te geven. Iedereen is voor een grotere verkeerveiligheid maar niet ten koste van ons landschap.* Er ontstonden meer actiegroepen die zich tegen de kap van bomen keren en niet zonder succes.

De storm neemt af als de kap van vijfhonderd bomen langs de N489 tussen Heinenoord en Klaaswaal wordt tegengehouden. Roxy Tacq van de ANWB houdt statencommissieleden van de provincie Zuid Holland voor dat zijn organisatie nooit een pleidooi heeft gehouden voor het kappen van bomen, wel voor het afschermen ervan. 'Naast automobilisten hebben wij ook leden die wandelen en fietsen. Bomen zijn bepalend in het landschap'

Van de Veer doet haar best om een heksenjacht op bomen te voorkomen. 'In Gelderland staan honderdvijftigduizend bomen waarvan er volgens de richtlijnen tachtigduizend in aanmerking komen voor kap. Slechts een zeer klein percentage van die bomen was ooit bij een ongeval betrokken. Het kappen van al die bomen zou maatschappelijk veel weerstand opleveren.'

Hoe gaat het nu verder?

De nieuwe term in de discussie is *vergevingsgezinde inrichting van wegen*. Deze aanpak heeft niet tot doel ongevallen te voorkomen, maar wel

de weg en zijn omgeving slim in te richten om te voorkomen dat (onbedoelde) stuurfouten meteen met zware verwondingen of erger afgestraft worden.

Het Belgische agentschap Wegen en Verkeer (AWV) beschreef richtlijnen in het handboek *Vergevingsgezinde wegen* en ook het CROW benadrukt dat bij het ontwerp van wegen in Nederland iedere weglocatie zijn eigen lokale randvoorwaarden heeft. 'De richtlijnen worden dan als uitgangspunt genomen voor het leveren van maatwerk, passend in de omgeving van de weg', aldus het CROW.

De handboeken en richtlijnen staan bol van de suggesties. Bredere wegen, aanplant van hagen, afschermen van bomen, weghalen van bomen in bochten of juist planten als wegwijzer, draagkrachtige bermen met een vlakke overgang, rumble strips en redresseerstroken en een grotere obstakelvrije zone.

Ook Van de Veer kiest voor een aanpak waarin genuanceerd maatwerk centraal staat. 'Wij zijn bezig om alle provinciale wegen in kaart te brengen. Iedere weg komt een keer per negen jaar aan bod. We kijken dan naar het volledige gebied: de verkeerveiligheid, het landschap, het meerjarenvervangingsplan en de mogelijke alternatieven. Op basis daarvan maken we keuzes voor een landschapsplan. Die keuzes verschillen van geval tot geval. De levensverwachting van bomen kan ervoor zorgen dat een bepaald gebied eerder aan bod komt.'

Groenaannemer Van Polen ziet een opdracht voor zichzelf en zijn collega's. 'De inrichting van wegen wordt nu vooral bepaald door deskundigen op het gebied van verkeer en infra. Groenmensen worden pas in het laatste stadium betrokken. Dat kan anders en beter. Wij moeten mondiger worden, meer initiatief nemen en meepraten als gebieden geherstructureerd worden. Als de groene, grijze en blauwe disciplines samenwerken zal dat per gebied de beste inrichting opleveren.'

Boomzorg is benieuwd naar de manier waarop u omgaat met de onstuimige band tussen bomen en verkeer. Mail uw plannen en ideeën naar info@boomzorg.nl en we zoeken ze op.



Be social

Scan of ga naar:

www.Boomzorg.nl/artikel.asp?id=19-6062