



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 dat jaar op de gemeentelijke en provinciale wegen, waar een snelheidslimiet van vijftig of tachtig kilometer per uur geldt. Dat is 51% van het totale aantal dodelijke slachtoffers. Sinds 2015 woedt een strijd over de verkeersveiligheid van 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 ze beschutting tegen de hitte voor de marcherende soldaten en in de winter waren het bakens in een besneeuwd landschap. Later werden bomen geplant om een fundament te vormen voor zanderig of modderig wegdek. Er werden lanen ontworpen voor buitenplaatsen en landgoederen, om zichtassen te versterken of grenzen aan te geven. Voor reizigers waren bomen markeerpunten op hun route en ze vormden een onmisbare schakel tussen de weg en de omgeving.

### Wat zijn de argumenten om bomen te kappen?

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

Volgens onderzoek uit 2013 van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) valt in Nederland een derde van alle verkeersdoden en een zesde van alle ernstige verkeersgewonden bij een berrongeval. Berrongevallen lopen relatief ernstig af, met één dode per vijf ernstige ongevallen. Dat is twee keer zo hoog als gemiddeld in Nederland. Berrongevallen worden volgens de SWOV veroorzaakt door menselijk handelen (afleiding, vermoeidheid, alcohol, te hard rijden) en door de inrichting van de weg, vooral de berm. Een veilige berm is volgens de SWOV draagkrachtig en 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 berrongevallen, aldus de 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, zullen elk jaar evenveel mensen als er in een compleet vliegtuig gaan zich doodrijden tegen obstakels langs wegen. Vanaf een diameter van tien centimeter kan een boom een dodelijke impact hebben. Bomen horen in een bos.'

### Wat zijn de argumenten om bomen te laten staan?

- Ze dragen bij aan de zuurstofvoorziening, zorgen voor koeling in de zomer en het zijn windvangers.
- Ze nemen koolstofmonoxide op en filteren fijnstof. Een boom kan 3000 tot 10.000 autokilometers per jaar compenseren. Hoe groter de boom, hoe groter de voordelen.
- Het zijn belangrijke plekken voor vogels en kleine zoogdieren.
- Bomen reduceren verkeerslawaai.
- Ze zijn gezichtsbepalend voor de streekidentiteit en onderdeel van het historische landschap.
- Door het tunneleffect zijn mensen geneigd om rustiger en verantwoord te rijden. De verticale structuur laat duidelijk zien hoe de weg verder gaat. Bochten zijn door de boomstammen al van verre te herkennen, zoals op snelwegen reflecterende paaltjes bochten markeren. Dit bevordert de verkeersveiligheid.
- In het Franse departement Eure nam de gemiddelde snelheid van het autoverkeer toe toen obstakels langs wegen werden weggehaald. In het zuiden van Frankrijk reed driekwart van de autobestuurders voorzichtiger op wegen met bomen erlangs.
- In het Engelse Norfolk nam de gemiddelde snelheid met drie tot vijf kilometer per uur af nadat er bomen langs de weg waren geplaatst. Het aantal ongevallen nam af met 20%.
- Na uitgebreid onderzoek heeft de faculteit voor verkeerspsychologie van de universiteit van Keulen wegenbouwers geadviseerd om bomen langs wegen en snelwegen te planten, juist omdat is gebleken dat dit het rijgedrag positief beïnvloedt.
- Bomen op dichte afstand van elkaar bij een gevaarlijke plaats zorgen ervoor dat de bestuurder steeds meer stammen voorbij ziet flitsen, waardoor hij zal vertragen.
- Het planten van bomen dicht bij de rand van de

## ACHTERGROND

rijbaan geeft een poorteffect bij het binnenrijden van een dorp. Hierdoor worden de perceptie en het gedrag van bestuurders positief beïnvloed.

### 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. Het platform noemt dit zelf het standaardwerk voor het ontwerp van wegen buiten de bebouwde kom. In de richtlijnen in het deel Gebiedsontsluitingswegen wordt een obstakelvrije zone van minimaal 4,50 meter naast de weg aanbevolen.

In 2014 onderzocht de ANWB de verkeersveiligheid 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.



Bert van Polen



Olga van de Veer



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 het 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 oor-

zaak is van veel ongevallen.

De Rotterdamse actiegroep De Boomridders startte 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 verkeersveiligheid, 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 nam af toen de kap van vijfhonderd bomen langs de N489 tussen Heineoord en Klaaswaal werd tegengehouden. Roxy Tacq van de ANWB hield 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 voor het landschap.'

### Hoe gaat het nu verder?

De nieuwe term in de discussie is vergevingsgezinde inrichting van wegen. Deze aanpak heeft niet tot doel om ongevallen te voorkomen, maar wel om de weg en de omgeving ervan slim in te richten, om te voorkomen dat (onbedoelde) stuurfouten 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. Brederere 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*, redresseerstroken en een grotere obstakelvrije zone. 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](mailto:info@boomzorg.nl) en we zoeken ze op.

### BRONNEN

<http://www.ad.nl/rotterdam/einde-aan-massale-bomenkap-langs-n-wegen~a4f23869/>  
[http://www.anwb.nl/bestanden/content/assets/anwb/pdf/belangenbehartiging/eurorap/kl131180\\_anwb\\_euro-rap\\_onderzoek\\_2014\\_klein.pdf](http://www.anwb.nl/bestanden/content/assets/anwb/pdf/belangenbehartiging/eurorap/kl131180_anwb_euro-rap_onderzoek_2014_klein.pdf)  
<http://www.anwb.nl/belangenbehartiging/verkeer/verkeersveiligheid/eurorap-onderzoek-in-elke-provincie>  
[http://www.anwb.nl/binbestand/lidmaatschap/syc/KL131180\\_EuroRAP\\_ZHolland\\_online.pdf](http://www.anwb.nl/binbestand/lidmaatschap/syc/KL131180_EuroRAP_ZHolland_online.pdf)  
<https://www.archined.nl/2015/11/kappen-met-kappen>  
[http://www.brrc.be/nl/artikel/n227\\_00](http://www.brrc.be/nl/artikel/n227_00)  
<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/16/aantal-verkeersdoden-stijgt-naar-621-in-2015>  
<http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/wegontwerp/vraag-en-antwoord?page=1&searchsort=sco>  
<http://www.crow.nl/blog/juli-2016/zijn-80-km-wegen-te-smal>  
<http://www.debomenridders.nl/>  
<http://www.debomenridders.nl/2015/anwb-verklaart-oorlog-aan-bomen-in-berm/>  
<http://www.debomenridders.nl/2015/6000-bermbomen-zuid-holland-op-kaplijst/>  
<https://www.facebook.com/De.Bomenridders/>  
<https://www.facebook.com/laatbomennietboetenvoorgevaarlijkrijgedrag/>  
[http://www.greenkeeper.nl/upload/digitaal\\_archief/1160\\_Nogmaals\\_weg\\_met\\_de\\_bomen\\_-\\_Groen\\_3\\_maart\\_2016.pdf](http://www.greenkeeper.nl/upload/digitaal_archief/1160_Nogmaals_weg_met_de_bomen_-_Groen_3_maart_2016.pdf)  
[http://www.greenkeeper.nl/upload/digitaal\\_archief/1165\\_Bomen\\_langs\\_de\\_weg\\_-\\_Groencontact\\_maart-april\\_2016.pdf](http://www.greenkeeper.nl/upload/digitaal_archief/1165_Bomen_langs_de_weg_-_Groencontact_maart-april_2016.pdf)  
<http://groenenwelzijn.blogspot.nl/2016/02/waarom-bomen-juist-geen-gevaar-voor-het.html>  
<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-milieu/documenten/kamerstukken/2016/04/21/verkeersdoden-2015>  
<https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-milieu/nieuws/2016/04/21/aantal-verkeersdoden-gestegen-in-2015>  
<http://www.rthnieuws.nl/nieuws/binnenland/duizenden-gevaarlijke-bomen-moeten-weg-echt-belachelijk>  
[http://www.svov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Wegbermen.pdf](http://www.svov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Wegbermen.pdf)  
<http://www.svov.nl/rapport/D-2013-02.pdf>  
[http://www.telegraaf.nl/binnenland/25647362/\\_Fors\\_meer\\_verkeersdoden\\_.html](http://www.telegraaf.nl/binnenland/25647362/_Fors_meer_verkeersdoden_.html)  
<http://www.veiligebermen.be/informatie.html>  
<https://www.verkeerinbeeld.nl/levens-reddend-struiken-in-plaats-van-bomen-langs-de-weg>  
[http://wegenenverkeer.be/sites/aww/files/docs/Vergevingsgezinde\\_wegen.pdf](http://wegenenverkeer.be/sites/aww/files/docs/Vergevingsgezinde_wegen.pdf)



Be social

Scan of ga naar:

[www.Boomzorg.nl/artikel.asp?id=19-6062](http://www.Boomzorg.nl/artikel.asp?id=19-6062)