

PLANNEN VAN PROVINCIES OM BOMEN LANGS N-WEGEN TE KAPPEN LEIDEN TELKENS TOT FELLE DISCUSSIES. MAAR WAAROM STAAN ER VEEL BOMEN LANGS N-WEGEN, HOE BREED MOET DE 'OBSTAKELVRIJE ZONE' ZIJN EN WELKE MOGELIJKHEDEN BIEDEN DE RICHTLIJNEN OM WEGEN OPTIMAAL VEILIG IN TE RICHTEN MET BEHOUD VAN BOMEN? WE ZETTEN EEN AANTAL FEITEN OP EEN RIJTJE.

EEN GELEIDERRAIL VOORKOMT
CONFRONTATIE MET BOMEN.

Bomen langs N-wegen

HISTORIE PROVINCIALE WEGEN

Veel provinciale wegen liggen op oude wegtracés en stammen uit de tijd dat er nog geen auto's waren. Enkele daarvan zijn zelfs aangelegd door de Romeinen of nog bekend als Napoleonswegen. Bomen speelden toen een belangrijke rol om schaduw te bieden aan de legioenen en legereenheden. De bomen zijn destijds aange-

plant in ruime berm langs relatief smalle wegen. In de loop der jaren zijn de wegen breder geworden en de bomen dikker. Later zijn fietspaden vaak achter de bomen langs gelegd om ruimte te bieden aan fietsers. Dit heeft een verdere beperking van groeiruimte voor de boomwortels tot gevolg. Wegtracés voor provinciale wegen hebben steeds meer ruimte nodig en de cultuurhistorische kwaliteit kalft daarvoor steeds verder af.

Veel provinciale wegen liggen op oude wegtracés en zijn niet berekend op intensief verkeer.



foto: Luc Hoogenstein

DE OBSTAKELVRIJE ZONE

Het doel van de 'obstakelvrije zone' is om het verkeer te beschermen tegen obstakels op korte afstand langs de weg. Het advies is om de obstakelvrije zone minimaal 4,5 meter, maar bij voorkeur 6 meter breed te maken. Indien een verkeersdeelnemer van de weg raakt zal bij een grotere afstand tot obstakels het risico op ernstige ongevallen verminderen. Dit impliceert dat er natuurlijk wel sprake moet zijn van een reëel risico dat de verkeersdeelnemer van de weg kan raken. Zolang het risico verwaarloosbaar is, ontbreekt elke reden om een obstakelvrije zone te hanteren en bomen te kappen. Bomen hebben vaak juist een gunstig effect op het rijgedrag doordat zij de weg optisch versmallen en daardoor de gemiddelde snelheid naar beneden brengen.

RICHTLIJNEN CROW BIEDEN RUIMTE VOOR MAATWERK

De richtlijnen van CROW waarin de obstakelvrije zone wordt benoemd, geven verschillende aandachtspunten en oplossin-

gen. In bestaande situaties moet eerst zorgvuldig worden gekeken naar wat er staat: de richtlijnen schrijven niet voor om alle obstakels binnen de obstakelvrije zone per definitie te verwijderen.

- Kijk bij het veilig inrichten van een weg voorafgaand aan de planvorming wat er langs de weg staat aan bomen en beplantingen. Deze beplantingen vervullen vanuit landschappelijk en ecologisch oogpunt vaak een grote meerwaarde voor de omgeving.
- Bedenk met deskundigen/specialisten zoals verkeerskundige, wegbeheerder, wegontwerper, landschapontwerper, groen- en boombeheerder, slimme maatwerkoplossingen.

Voorbeelden van maatwerkoplossingen zijn:

- Geleiderail, bij voorkeur van staal met hout
- Weg omvormen van 80 km/uur naar 60 km/uur (bijvoorbeeld de N803 en de N804 tussen Arnhem en Hoenderloo en de N794 tussen Epe en Heerde)
- Veilige snelheid stimuleren door aanpassingen in het wegontwerp, een zogenaamd snelheidsremmend ontwerp
 - Poorten, visuele versmallingen (profielvernauwing, hagen, struweel)
 - Afwijkende verharding
 - Ribbelstroken, rammelstroken, grasbetonranden
 - Fietssuggestiestrook
 - Verkeersdrempel/verkeersplateau
 - Paaltjes in de berm



HET FIETSPAD LANGS N974 IS VERPLAATST EN DE ONTSTANE RUIMTE WORDT GEBRUIKT VOOR GROEIPLAATSVERBETERING VOOR DE BOMEN.



DE ONDERBROKEN KANTSTREPEN LATEN DE WEG SMALLER LIJKEN, WAARDOOR LANGZAMER WORDT GEREDEN.

foto: Gerrit-Jan van Prooijen

• Weg verleggen:

- De verkeersfunctie kan afgewaardeerd worden tot fietsroute of lokale weg, de ontsluitingsweg wordt dan op een nieuw tracé aangelegd en de cultuurhistorische laan/tracé blijft voor de toekomst bewaard.
- De weg wordt omgevormd van enkelbaans naar dubbelbaans waarbij een nieuwe baan achter de bomen langs wordt gelegd. De nieuw ontstane middenberm met bomen kan eventueel aangevuld worden met struiken.
- Pas als er geen opties zijn voor behoud van de bomen, dan alleen kappen bij de onveilige en risicovolle locaties.

NIEUWE WEGEN

Bij nieuwe aanleg is het slim om een obstakelvrije zone van 6 meter aan te houden. Ook om de nieuw aan te planten bomen groeiruimte te bieden met een minimale kans op aanrijdingen.

In de obstakelvrije zone mogen overigens wel struiken staan mits de diameter van de takken kleiner is dan 8 cm. De combinatie van struiken en bomen zorgt voor een substantiële meerwaarde voor de biodiversiteit. De bomenlanen en bomenrijen worden hierdoor nog waardevollere linten in het landschap.

LINEAIRE BOSSEN

In Nederland ligt bijna 8.000 km aan provinciale wegen. Niet overal versterken bomen het landschap. Soms is openheid juist gewenst. Maar stel dat langs driekwart van de provinciale wegen bomen zouden staan met een kroondiameter van 10 meter, dan levert dit 12.000 hectare lijnvormig bos op. Dit is van grote betekenis voor het milieu, onder meer vanwege de afvang van fijnstof en voor de ecologische waarde.

Bomen langs wegen vragen inzet van beheer. Provinciale overheden zien bomen langs wegen vaak als een kostenpost, ze geven prioriteit aan het verkeer. Bomen langs provinciale wegen hebben echter een brede betekenis waarbij biodiversiteit en klimaatadaptatie belangrijke functies zijn. Daarnaast hebben bomen ook direct positieve effecten voor het wegbeheer en de verkeersfunctie; ze koelen het asfalt, verdampen en bergen hemelwater, weren de laaghangende ochtend- en avondzon, zorgen voor geleiding van de weg en breken de wind. Bovendien is het veiliger voor fietsers als het fietspad door een rij bomen gescheiden is van de rijbaan. Dit vermindert de kans op aanrijdingen. 🌿

Tekst: Ceciel van Iperen (Alles over Groenbeheer), Annemiek van Loon (Bomenconsulent) en Gerrit-Jan van Prooijen (Prohold BV)