

Beste minister Weyts,

Gefeliciteerd. Het aantal doden op Vlaamse wegen is historisch laag lazen we op 7 juni in de media. Nooit eerder waren er op jaarbasis in Vlaanderen 'slechts' 318 dodelijke slachtoffers. U mag zich terecht op de borst kloppen maar reden voor een feestje is er vooralsnog niet. Ook al heeft u goed nieuws te melden, u kent intussen de voorspelbare kritiek: 'dat zijn nog steeds 318 doden te veel'. Dat u naar oplossingen blijft zoeken om het aantal verkeersslachtoffers verder te laten dalen, getuigt van een hoge prioriteit op uw beleidsagenda. De remedie om ongevallen te voorkomen die de ingenieurs van uw Administratie Wegen en Verkeer (AWV) vorige week uit hun hoed toverden, doet echter heel wat wenkbrouwen fronsen. Samengevat: 'er worden enkel nog traaggroeiende bomen geplant en als die dikker worden dan 10 cm worden ze tot op de grond gesnoeid'. Pardon?

Het zal u misschien verbazen maar AWV heeft in vakmiddens en bij lokale besturen niet de reputatie een breeddenkende en innovatieve overheidsdienst te zijn. Het laatste ballonnetje van uw administratie tart echter alle verbeelding en bezorgt AWV als grootste wegbeheerder van Vlaanderen helaas opnieuw gezichtsverlies. De visie op bomen langs gewestwegen is symptomatisch voor het – om in verkeers termen te blijven – tunnelzicht waaraan uw administratie lijdt. Gewestwegen worden enkel vanuit verkeerstechnisch oogpunt bekeken in functie van verkeersintensiteit, doorstroming en snelheid. Wie zonder oogkleppen naar weginfrastructuur kijkt, weet dat daar veel meer bij komt kijken. Maar laat ons het even houden bij de redenering 'dunnere bomen = minder verkeersslachtoffers'.

Behoudens een spitant opiniestuk van Kris Peeters (De Andere) die pertinente vragen stelde over de zin van deze maatregel bleef het relatief stil. Toch heeft u – allicht ongewild – bij landschapsarchitecten, ontwerpers van openbare ruimten en verkeerskundigen een gevoelige snaar geraakt. Het perscommuniqué van AWV werd onder vakmensen in chronologische volgorde onthaald op hilariteit ('wie bedéinkt zoiets?'), ongeloof ('ze menen het écht!?) en verontwaardiging ('hoe wereldvreemd kan een Vlaamse overheidsadministratie zijn?'). Elke landschapsarchitect of boomdeskundige kan u vertellen dat de langetermijnvisie van AWV net zo ridicuul als onrealistisch is. Anders gezegd: bomen kort houden om ongevallen te vermijden, is even zinvol als asfalt openbreken om automobilisten trager te doen rijden. Bomen groeien nu eenmaal. Ze worden dikker en hoger.

Akkoord, er is zeker nood aan 'vergevingsgezinde' wegen die maken dat een stuurfout of overdreven snelheid niet fataal afloopt. Maar wie het creëren van een 'forgiving road' reduceert tot gelijkstellen van bomen met obstakels, getuigt van intellectuele luiheid. Zou een botsing met een verlichtingspaal, een rotonde, een achtergelaten oplegger op een parkeerstrook, een verkeerslicht of een betonnen brugpijler minder fataal aflopen, denkt u?

In een bomenarm gewest als Vlaanderen is een dergelijke beslissing onbegrijpelijk en ook totaal onverantwoord. Er bestaan minstens tien goede redenen - ook omwille van de verkeersveiligheid - om grote bomen langs onze wegen te behouden en te blijven aanplanten. We zetten ze graag op een rij, als denkoefening voor uw administratie. Onze argumentatie is gebaseerd op onderzoek in binnen- en buitenland. Uitvoeriger cijfermateriaal is voorhanden, laat ons het nu even beknopt houden.

1. **Bomen zijn niet gevaarlijk.**

De meeste ongevallen (40%) ten gevolge van een eenzijdige aanrijding met een obstakel buiten de weg (bermongevallen) gebeuren op autosnelwegen. Bij deze ongevallen zijn vangrails en niet bomen het belangrijkste obstakel. 30% van de

bermongevallen gebeurt buiten de bebouwde kom en in slechts 27% daarvan is een boom het obstakel.

2. **Bomen veroorzaken geen ongevallen.**

De meeste bermongevallen gebeuren door onverantwoord rijgedrag. Ongeveer de helft van de ernstige en dodelijke bermongevallen in België doen zich voor in het weekend en bijna 20 procent in weekendnachten. Jonge bestuurders (18-29 jaar) en bestuurders onder invloed zijn oververtegenwoordigd in de bermongevallen. In Vlaanderen is bij 40% van de bermongevallen alcohol in het spel. Nederlands onderzoek (SWOV) leert dat bij minstens 30% van de bermongevallen de bestuurder was afgeleid (bijv. door GSM-gebruik), in 14% van de gevallen was er sprake van vermoeidheid, in 13% had de bestuurder te veel gedronken en in minstens 23% van de gevallen reed hij te snel. In Frankrijk bestaat geen verschil in het aantal dodelijke ongevallen in departementen met veel en met weinig bomen langs de wegen. Bomen kappen lost dus niets op.

3. **Bomen wijzen de weg**

Bomen zijn een waardevolle aanwijzing van het wegtracé en werden om die reden historisch aangeplant langs wegen. Ook vandaag nog kunnen ze de weggebruikers gidsen. Een bomenrij die men van ver dwars ten opzichte van de eigen rijrichting ziet, kondigt bijvoorbeeld een kruispunt aan en de automobilist dus moet vertragen. Alweer wat verkeersveiligheid gewonnen.

4. **Bomen werken snelheidsverlagend**

Door landschapsinrichting kan men de leesbaarheid van de weg en de perceptie van de bestuurder beïnvloeden zodat die zijn gedrag aanpast. Automobilisten hebben de neiging om sneller te rijden op een weg zonder aanplantingen dan op een door bomen afgezoomde weg. In het Franse departement Eure constateerde men bijvoorbeeld een sterke toename van de gemiddelde snelheid naarmate men de obstakels naast de rijbaan wegnam en er brede boulevards met volledig open zicht van maakte. Omgekeerd bleek uit een omvangrijke Franse studie dat driekwart van de autobestuurders voorzichtiger rijdt op wegen die met bomen zijn afgeboord. Door slim om te gaan met de plantafstanden gaan bestuurders automatisch vertragen, zoals in Norfolk (UK) waar het aantal ongevallen met 20% gedaald is door de plantafstand van bomen te verkleinen bij het naderen van kruispunten.

5. **Bomen beschermen andere weggebruikers**

Een bomenrij die de weg afschermt van een fiets- of voetpad kan een effectieve bescherming van de zachte weggebruiker vormen. Terwijl bomen op een (brede) middenberm kunnen voorkomen dat een auto op de andere rijrichting terechtkomt. Een automobilist die van de weg geraakt, maakt geen slachtoffers onder de andere weggebruikers.

6. **Bomen zijn deel van een integrale visie op de weg**

De Nederlandse SWOV omschrijft de voorwaarden om bermongevallen te voorkomen: "een juist en voorspelbaar wegontwerp en een vergevingsgezinde inrichting met geprofileerde kantmarkering, redresseerstroken en semiverharde bermen. Wanneer men toch in de berm belandt, kunnen voldoende brede obstakelvrije zones een botsing met obstakels voorkomen. Als dat niet mogelijk is moeten de obstakels afgeschermd worden."

7. **Bomen horen bij het Vlaamse landschap**

Misschien moeten we naast technische argumenten ook een cultureel aspect aanhalen waar u als Vlaams minister niet ongevoelig voor kunt zijn. Bomen hebben een belangrijke esthetische en cultuurhistorische waarde en dragen in sterke mate bij aan de herkenbaarheid en het typische karakter van een streek of een landschap. Bomen vormen de ruggengraat van ons Vlaamse landschap, het zijn onze bakens in

de ruimte. Wat zou Toerisme Vlaanderen denken van wegen met boompjes van maximaal 10 cm dik?

8. Bomen hebben een ecologische waarde

Misschien belangrijker nog is de ecologische en natuurwaarde van bomen doordat ze bijvoorbeeld voedsel-, nest- en schuilgelegenheden bieden voor vogels, zoogdieren, insecten, enzovoorts. Als minister van Dierenwelzijn gaat u toch geen biotopen vernietigen?

9. Bomen leveren ecosysteemdiensten

'Ecosysteemdiensten' zijn functies van de natuur die voor de mens voordelen opleveren. Bomen helpen tegen geluids- en wateroverlast en verbeteren de luchtkwaliteit. Ze slaan ook CO₂ op waardoor ze een belangrijke rol spelen in de zo noodzakelijk klimaatadaptatie. Niet onbelangrijk: de potentiële effecten nemen toe met de grootte van de boom: hoe groter de boom, hoe groter de voordelen. Studies tonen de positieve effecten van groen op de mentale gezondheid aan (vermindering van stress en burnouts). Straten met veel groen geven een positieve stimulans aan verplaatsingen te voet en met de fiets. Er zijn bibliotheken vol geschreven over de positieve effecten van bomen.

10. U wint persoonlijk

Uw Administratie Wegen en Verkeer heeft de sleutels in handen om een groot deel van het Vlaamse regeerakkoord waar te maken. Door niet alles dicht te betonnen in functie van snelheid en doorstroming, kunt u een groot aantal doelstellingen van uw collega-ministers mee realiseren. Wegen met onverharde bermen en plantsoenen dragen bij tot waterbeheer: minder overstromingen en betere klimaatresistentie. Wegen met bomen zorgen voor een vermindering van het hitte-eiland effect en voor een betere luchtkwaliteit: gezondheidswinst. Mooie landschappen met dreven en lanen geven toeristische impulsen aan Vlaanderen. De omvorming van het Vlaamse wegennet naar toekomstbestendige en slimme wegen creëert een pak banen in de wegenbouwsector. Kortom, door slim in te zetten op gewestwegen, kunt u een superminister worden.

Minister Weyts, weginrichting is geen zaak van ingenieurs die enkel met verkeersveiligheid bezig zijn. Uw administratie heeft nood aan ontwerpers en landschapsarchitecten die samen met de ingenieurs wegen ontwerpen voor de toekomst. Wegen die Vlaanderen verbinden, wegen waarover onze kinderen en kleinkinderen veilig naar school kunnen fietsen, wegen die bij een hevig zomeronweer niet leiden tot overstromingen in de nabijgelegen woongebieden, wegen met grote bomen die bij het Vlaamse landschap horen.

Door de schuld van verkeersongevallen bij dikke bomen langs gewestwegen te leggen, lost u niets op. Integendeel, u geeft lokale besturen carte blanche om bomen langs lokale wegen te rooien want ook zij willen minder dodelijke verkeersslachtoffers op hun grondgebied. Laat ons het even andersom bekijken. Langs de weginfrastructuur in Vlaanderen ligt een enorm (en ongerealiseerd) potentieel voor groenvoorzieningen die niet alleen kunnen bijdragen tot verkeersveiligheid, maar meteen ook nog eens een enorme veelheid aan andere voordelen kunnen opleveren.

Om die juiste balans te kunnen vinden tussen verkeersveiligheid, doorstroming, groenvoorziening, klimaatadaptatie en omgevingskwaliteit is een andere aanpak nodig. Op de eerste plaats moet de professionele verkokering van de overheidsadministraties en beleidsportefeuilles doorbroken worden en moet iedereen bereid zijn de eigen ivoren toren te verlaten.

Bovendien moeten alle relevante disciplines - wegenbouwers, verkeersdeskundigen maar ook landschaps- en groenexperts en bomenbeheerders van bij de planning tot de concrete

uitvoering van wegenwerken betrokken worden. En ook bij het beheer achteraf, want bomen snoeien tot op de grond staat gelijk met hun doodvonnis. Eigenlijk weet u dat wel, want in uw tuin doet u dat ook niet.

Tenslotte is een *mental shift* nodig opdat bomen (en groen in het algemeen) niet langer beschouwd worden als een vervelende bijkomstigheid laat staan een 'obstakel', maar als een essentieel en duurzaam onderdeel van onze weginfrastructuur, publieke ruimte en landschap.

Als opstellers en ondertekenaars van deze brief roepen wij u op om hier dringend werk van te maken, samen met de Administratie Wegen en Verkeer. AWV heeft genoeg gezichtsverlies geleden en verdient een nieuwe kans. Laat ons de bomennisie snel vergeten en samen nadenken over een nieuwe, frisse en hedendaagse kijk op onze weginfrastructuur. Mét mooie, dikke bomen!

Ondertekenaars

Namens volgende organisaties:

aard. - ab+ bvba (Tuinarchitectuur) - Abscis Architecten - Alert Eco - Ann Voets bvba - ARA - Atelier Ruimtelijk Advies - Arbol Bomenservice BVBA - Association Européenne pour le Fleurissement et le Paysage – Entente Florale Europe - Atelier Groen – Avantgarden - AVBS, de sierteelt en groenfederatie – BaaS - Belgische Vereniging voor Tuin en Landschapsarchitecten - Bewonersgroep Sint-Andrieskwartier - Bomen Beter Beheren vzw - Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen - Boomkwekerij Ebben - Boute Stephan bvba - Brugge laat je bomen leven - BTA bedrijfsgroep Tuinaannemers Antwerpen – BUUR – BVTL - Campo & Jacoby bvba - Centrum Duurzaam Groen vzw - Creatief in Groen - De Belgische Federatie Groenvoorzieners - Dendrologische Vereniging - Denis Dujardin bvba - ECOLAND+dsng Bvba - Erasmus Hogeschool Brussel – Fietsersbond - Fris in het landschap - Green Concepts – HoGent - Hogeschool Gent - Landschaps- en tuinarchitectuur - Hogeschool PXL - Infopunt Publieke Ruimte - Johan Bellens Tuin- en LandschapsArchitect - Kenniscentrum Tuin+ (EHB) - Koninklijke Hofbouwmaatschappij Sint-Fiacre – Krinkels - Kubieke Ruimte vzw - Kwekerij Epimedium - LAMA landscape architects - Lammens L&H bvba – Landscape - Natuurpunt Vlaamse Ardennen plus - Netwerk Duurzame Mobiliteit - Odisee Hogeschool - OMGEVING cvba - Ontwerpbureau Pauwels - Paul Deroose BVBA - Regionaal Landschap Kempen en Maasland - RenoVerde bvba – Servibo - Stad Aalst - Stramien cvba - Studio Verde tuinarchitectuur bvba - Sweco Belgium - Terra-Therapeutica vzw - Trage Wegen vzw - Tuin- & landschapsarchitect bvtl - Tuinarchitectuur Prenen - Tuinarchitectuur Vranckx - Vectris cvba – Velt - VIVES Agro- en biotechnologie groenmanagement - Vives Hogeschool - Vives, Odisee - Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning - Voetgangersbeweging vzw – VVOG

en vele individuele ondertekenaars uit private en (semi-)publieke instellingen en tal van politici.