



## Openbaar groen

Groenvoorzieningen kunnen een belangrijke rol spelen bij de interpretatie van verkeers- en verblijfsomgevingen. De keuze van de juiste boom of ander groen en een weloverwogen inplanting zijn cruciaal.

### Functies

## De functies van groen

**Bomen, struiken en andere planten vervullen verschillende functies in de openbare ruimte die de verkeersveiligheid en de lees- en leefbaarheid kunnen beïnvloeden.**

**Begeleiden van verplaatsingen.** Groen kan de weggebruikers mee helpen begeleiden. Lage struiken kunnen voetgangers bijvoorbeeld leiden naar een oversteekplaats. Groenzones kunnen het wegbeeld zo beïnvloeden dat de automobilisten automatisch hun snelheid aanpassen.

**Verkeersveiligheid verhogen door scheiden of mengen.** Groen wordt vaak gebruikt als scheiding tussen zachte weggebruikers en autoverkeer, bijvoorbeeld als tussenberm bij de aanleg van een vrijliggend fietspad.

Aandachtspunt: het is belangrijk dat men op bepaalde plaatsen over de beplanting heen kan kijken. Bijvoorbeeld in de buurt van scholen waar veel kinderen met de fiets naar school gaan, in de buurt van kruispunten en oversteekplaatsen, in bochten, ... De hagen mogen ook de fietsers niet hinderen, en moeten dus regelmatig gesnoeid worden.

**Leesbaarheid versterken.** De ruimtelijke beleving van een omgeving kan worden verduidelijkt. Het ritme van kruispunten kan visueel worden versterkt door de groenvoor-

ziening. Beplanting aan de buitenbocht van een landelijke weg zorgt voor perspectiefbegeleiding. Naast deze praktische overwegingen kan men met groen een plein of een weg een esthetische meerwaarde geven.

**Leefbaarheid verbeteren.** Groen kan een deel van het geluid dempen. Maar het zicht gedeeltelijk van de weg onttrekken zorgt er ook voor dat mensen het geluid minder gaan waarnemen (psychologisch). Strategisch geplaatste groenvolumes kunnen het opgewaarde stof ook voor een deel fixeren.



Groen kan verkeers- en verblijfsbeelden versterken. Een klassiek voorbeeld zijn bomen die een poorteffect versterken en zo een matiging van de snelheid van het verkeer helpen afdwingen.

## Een straat leesbaar maken

“Iedereen weet ondertussen wel dat groen de leefbaarheid in een dorp of stad verhoogt. Maar groen mag niet louter beschouwd worden als opsmuk van de openbare ruimte”, zegt Piet Minten, docent Verkeerskunde Hasselt en Landschapsarchitectuur EhB. “Je kan er een centrum of een straat echt ‘leesbaar’ mee maken. Voorwaarde is wel dat je het juiste groen op de juiste plaats inzet. Zo kan je het wegbeeld en het gewenste verkeersgedrag op elkaar afstemmen.”

### Snelheidsverlaging

Minten: “Bomen verdienen meer aandacht bij herinrichtingsprojecten. Ze zijn zeer dankbaar om bijvoorbeeld doortochten in te delen of om een snelheidsverlaging af te dwingen via groene poorten. Groen kan ook begeleidend werken en sommige verkeersfuncties versterken. Denk bijvoorbeeld aan bomen op een rotonde: die zorgen ervoor dat de rotonde al van ver zichtbaar is, en kunnen er voor zorgen dat de bestuurder afremt.”



# Hoe de juiste boom kiezen?

Nog te vaak bepalen gewoonte of puur esthetische kenmerken de keuze voor een boomsoort. Nochtans zijn er twee factoren die essentieel zijn om een juiste keuze te maken: het gewenste eindbeeld van de boom en de eigenschappen van de standplaats.

Door deze twee factoren te combineren ontstaat er een rangorde van de noodzakelijke eigenschappen. Die vormt de basis voor een gefundeerde en duurzame keuze.

## Eindbeeld

Het eindbeeld van een boom omvat onder andere de grootte, zowel boven- als ondergronds, en de vorm van de kruin. Om de reële plaats die een boom inneemt in het eindbeeld te kunnen inschatten, is het nuttig om bomen op plannen realistisch in grootte weer te geven. Zo kunnen ook mogelijke knelpunten tijdig ontdekt worden: een tekort aan bewortelingsruimte, te veel beschaduwing van gevels, conflicten met boven- en

ondergrondse nutsleidingen, ... In een verstedelijkte omgeving halen bomen vaak niet hun natuurlijke grootte, aangezien de standplaats-eigenschappen dit niet toelaten.

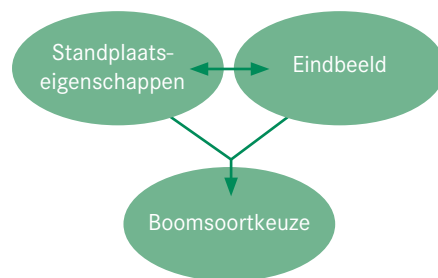
Ook de kroonvorm is belangrijk voor de plaats die een boom inneemt en het ruimtelijk effect dat hij heeft. Bomen kunnen ongeacht hun grootte zeer breed worden of net smal blijven, en dus het beeld van de publieke ruimte beïnvloeden. De kroondichtheid bepaalt de hoeveelheid licht die een boom doorlaat. Zeker in een verstedelijkte omgeving is dit belangrijk omwille van beschaduwing van gevels, voortuintjes en onderbeplanting.



Het eindbeeld van een laan met platanen is totaal anders van dat van een laan met sierkersen. Hier moet reeds in de planfase rekening mee gehouden worden.

## Standplaats

Een boom moet aangepast zijn aan de standplaats waar hij moet groeien. Deze eigenschappen zijn bijvoorbeeld bodemsoort, waterhuishouding, mineralenrijkdom, bodemstructuur, doorwortelbare ruimte en verharding.



Het eindbeeld en de standplaatsen bepalen samen de boomkeuze.

## Andere aandachtspunten

Als het eindbeeld is bepaald en de standplaats-eigenschappen bekend zijn, blijven nog enkele aandachtspunten over die een rol kunnen spelen bij de verfijning van de keuze, bijvoorbeeld de gevoeligheid voor strooizout, windgevoeligheid, impact van de luchtvervuiling, ... Het gamma bomen dat gebruikt wordt, is best zo breed mogelijk. Zo worden de nadelen en risico's (bv. ziekten of plagen) die verbonden zijn aan een boomsoort maximaal gespreid.

*Informatie op basis van het Technisch Vademecum Bomen.*

## Technisch Vademecum Bomen



Het Technisch Vademecum Bomen is een onmisbare handleiding voor al wie met groenaanplanting en groenbeheer in de publieke ruimte te maken krijgt. In 7 hoofdstukken komen verschillende aspecten uitgebreid aan bod: technische fiches, eigenschappen en functies van bomen, terreinkenmerken, ...

*Dit vademecum is gratis te downloaden op [www.natuurenbos.be](http://www.natuurenbos.be) (thema's – groen – bomen) of te bestellen bij [veerle.decock@lne.vlaanderen.be](mailto:veerle.decock@lne.vlaanderen.be) (60 euro).*

## Bomenplan

Twee jaar geleden werkte het Agentschap voor Natuur en Bos samen met de lokale besturen een richtlijn uit voor het opstellen van een bomenbeheer en -beleidsplan, kortweg bomenplan. Dat is een langetermijnplan voor het inplanten en beheren van bomen in de publieke ruimte. De opmaak van het plan komt in aanmerking voor subsidiëring via de Samenwerkingsovereenkomst. De subsidie bedraagt 50% van de totale kostprijs.

*Meer info: De richtlijn voor het opstellen van een bomenplan & info over de subsidiëregeling vindt u op [www.natuurenbos.be](http://www.natuurenbos.be) (thema's – groen – bomen). Of mail naar [veerle.decock@lne.vlaanderen.be](mailto:veerle.decock@lne.vlaanderen.be).*

# “Denk vooral praktisch”

“Ontwerpers moeten van in het begin de groenvoorziening meenemen in hun ontwerp, en niet helemaal op het einde de lege plaatsen ermee vullen”, zegt Peter Vandyck, Vereniging Voor Openbaar Groen (VVOG).



**“Kiezen voor kwaliteit kan inhouden dat men kiest om minder bomen aan te planten, maar dan wel bomen met een mooie toekomst i.p.v. veel potentieel brandhout.”**

*Peter Vandyck, VVOG*

Een belangrijke – en op het eerste gezicht logische – basisregel is om bomen daar aan te planten waar er voldoende plaats is of wordt voorzien. Dat lijkt eenvoudig, maar het impliceert wel dat er al in de ontwerpfase rekening wordt gehouden met (toekomstige) groenvoorzieningen.

Er moet genoeg afstand zijn t.o.v. het verkeer en de bebouwing, zowel in de breedte als in de hoogte. De bomen moeten ook afgestemd zijn op het aanwezige straatmeubilair, zoals verlichtingspalen, verkeersborden, enz.” En men moet in staat zijn om het gewenste eindbeeld voor ogen te hebben, want bomen hebben pas na verloop van tijd hun definitieve kroon

### Ruimte onder de grond

Niet alleen bovengronds moet voldoende ruimte beschikbaar zijn. Het bovengronds volume van een plant staat in verhouding tot het ondergronds wortelvolume. Als dit

laatste te klein is, kunnen de wortels plaats innemen waar we het meestal niet willen. Fiets- en voetpaden kunnen zo ernstige beschadiging oplopen.

### Esthetiek ondergeschikt

Een goede inplantingsplaats zou voorrang moeten krijgen op het esthetische aspect. Zo leeft nog vaak de opvatting dat bomen op een perfect regelmatige afstand van elkaar geplant moeten worden om een laaneffect te bekomen. Maar zelfs als de afstand tussen bomen licht verschilt, ervaart de automobilist dit toch als een laan.

### Omgeving

Groen moet ook aangepast zijn aan de omgeving. In een smalle straat grote bomen planten onder het motto ‘de groendienst zal ze wel snoeien als ze te groot worden’, is zowel financieel als esthetisch geen goede zaak. De enige juiste keuze die een openbaar bestuur zou mogen maken is toekomstbomen aanplanten die geschikt zijn voor de specifieke situatie. Dat kan betekenen dat men eerder kiest voor minder bomen en niet voor veel potentieel brandhout.

“Om bovenstaande en andere kennis over het groen in het plan te kunnen integreren, is het nuttig om ervaringsdeskundigen, zoals de groendienst, vroeg genoeg te betrekken bij het ontwerp”, besluit Peter Vandyck.



FERRY DE BRIE

**Als een boom te weinig plaats heeft, kunnen na verloop van tijd de wortels omhoog gestuwd worden. In dit voorbeeld duwen de wortels het fietspad kapot.**



VVOG

**Groen, straatverlichting en ander straatmeubilair moeten op elkaar afgestemd worden. Dit gebeurt het best al in de planfase, zoals hier op de Groene Boulevard in Hasselt.**

De VVOG (Vereniging Voor Openbaar Groen) vzw fungeert als informatiecentrum op vlak van openbaar groen in de ruime betekenis van het woord. De vereniging biedt aan de groenambtenaren en groenmandatarissen van steden en gemeenten een forum aan waar stielkennis en ervaring over het groene vakgebied kunnen uitgewisseld worden en waar oplossingen voor groene problemen met vakgenoten kunnen besproken worden. De VVOG staat in voor dienstverlening, vorming en promotie van en over het openbaar groen.

Meer info: [www.vvog.info](http://www.vvog.info).  
Contact: [info@vvog.info](mailto:info@vvog.info), tel. 050 33 21 33

## Zonder is gezonder

Op uiterlijk 31 december 2014 moeten alle openbare ruimten pesticidenvrij onderhouden worden. Een stand van zaken.



In 2003 werd het startschot gegeven voor het afbouwen van bestrijdingsmiddelen bij openbare diensten. De overheidsdiensten vervullen hierin een belangrijke rol. Het beleidskader is het Decreet houdende de vermindering van het gebruik van bestrijdingsmiddelen door openbare diensten in het Vlaamse Gewest – het pesticidenreductiedecreet – en haar uitvoeringsbesluit. Grofweg houdt het decreet in dat uiterlijk op 31 december 2014 alle openbare ruimten pesticidenvrij beheerd en onderhouden moeten worden.

“Momenteel zijn er een tiental lokale overheden die al zijn overgeschakeld naar een nulgebruik. De anderen kozen voor een stapsgewijze afbouw, maar het grootste deel maakt

nog maar weinig gebruik van pesticiden”, aldus Adelheid Van Hille, van de Vlaamse Milieumaatschappij. “Recent deden we een onderzoek bij 127 gemeenten. Daaruit blijkt dat het gebruik van pesticiden met 42% verminderd is in 2009 ten opzichte van 2003. Dat is veelbelovend.”

### Doe de Pesticidentoets

Op sommige plaatsen is de openbare ruimte niet optimaal aangelegd voor een pesticidenvrij beheer. Daar waar nog geen nulgebruik haalbaar is, is een omvorming van het openbaar domein nodig. Om ervoor te zorgen dat het nieuwe ontwerp wel onderhoudsvriendelijk is, stelde de Vlaamse Milieumaatschappij een pesticidentoets op. Van Hille: “Die toets bestaat uit een leidraad en een checklist. Ze bevatten aanbevelingen en tips om verhardingen en groenzones af te stemmen op pesticidenvrij beheer. We raden aan om de toets te doen bij elk nieuw ontwerp. Financieel kan dat achteraf een significant verschil maken in de kosten van het onderhoud.”

Meer info: [www.zonderisgezonder.be](http://www.zonderisgezonder.be). U vindt hier onder meer de pesticidentoets en het rapport over de stand van zaken van de pesticidenreductie.

## Grote mobiliteits-enquête

Tussen 29 maart en 29 mei 2011 kan elke Vlaming in een grote mobiliteitsenquête zijn of haar visie geven over hoe de mobiliteit er in Vlaanderen tegen 2020 en 2030 en zelfs nog langer moet uitzien.

Via de enquête krijgt iedereen de kans om zijn of haar mening te geven over ons verplaatsingsgedrag. Iedereen kan ook oplossingen aanreiken over hoe we het beste met de verkeersdrukke en andere mobiliteitsuitdagingen omgaan. De bevraging is een belangrijk onderdeel bij de opmaak van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. De resultaten van de enquête worden verwerkt en geanalyseerd door een wetenschappelijke instelling.

De vragenlijst en bijbehorende achtergrondinformatie vindt u op [www.mobiliteitsplanvlaanderen.be](http://www.mobiliteitsplanvlaanderen.be). Een papieren versie van de vragenlijst is opvraagbaar via het gratis nummer van de Vlaamse Infolijn 1700. Er worden ook infomomenten in elke provincie voorzien. Deze zijn bedoeld voor alle geïnteresseerde burgers en worden telkens van 19 tot 21 u georganiseerd:

- 12 april: provinciehuus Leuven
- 13 april: provinciehuus Antwerpen
- 14 april: provinciehuus Hasselt
- 18 april: provinciehuus Brugge
- 19 april: PAC Gent

## Goed om weten

### Praktijkboek Publieke Ruimte 2011

Naar aanleiding van de Dag van de Openbare Ruimte op 23 en 24 maart 2011 verscheen het vierde praktijkboek Publieke Ruimte. Het boek bundelt de lezingen die op de Dag van de Openbare Ruimte werden gehouden en geeft een overzicht van 42 recent gerealiseerde en geplande openbareruimteprojecten in Vlaanderen en Brussel. Geïnteresseerden kunnen een exemplaar bestellen bij Steunpunt Straten: [bestellingen@steunpuntstraten.be](mailto:bestellingen@steunpuntstraten.be) (Prijs: 45 euro excl. verzendkosten).



### Technisch Vademecum Paden en Verhardingen

Het Agentschap voor Natuur en Bos ontwikkelde recent een Technisch Vademecum Paden en Verhardingen. Het geeft een overzicht van alle mogelijke verhardingsmaterialen die gebruikt kunnen worden in groengebieden.

Het Technisch Vademecum Paden en Verhardingen is vanaf 8 april te bestellen via [anb@vlaanderen.be](mailto:anb@vlaanderen.be) (Prijs: 60 euro).

Vanaf 11 april 2011 is het gratis te downloaden op [www.natuurenbos.be](http://www.natuurenbos.be) (thema Groen – Harmonisch Park- en Groenbeheer – Technische richtlijnen – infrastructuur).



### Infomomenten Draaiboek Minder Hinder

Het VIM (Vlaams Instituut voor Mobiliteit) heeft in 2010 het Draaiboek Minder Hinder Vlaanderen uitgewerkt om hinder bij wegwerkzaamheden te verminderen. Rond dat draaiboek worden in april en mei infomomenten georganiseerd.

Voor details en meer info: [www.verkeerskunde.be](http://www.verkeerskunde.be) (kalender) of mail naar [david.vanfraechem@verkeerskunde.be](mailto:david.vanfraechem@verkeerskunde.be)

Actuele 'goed om weten'-berichten vindt u op [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants), 'Wat is nieuw?'

