



Groen onderweg

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

7e jaargang, nr 63
verschijnt maandelijks
behalve in juli en augustus

Bomen, hagen en ander groen hebben een belangrijke visueel-ruimtelijke impact op de omgeving. Groen kan ook de verkeersstructuur en -inrichting ondersteunen. Ontwerpers en wegbeheerders die de troeven van groen willen uitspelen, moeten met allerlei kansen, beperkingen en evenwichten tegelijk rekening houden.



Foto: Brugge

Plaats voor kruinen én wortels

Groen in en langs de straat verhoogt niet alleen de leefbaarheid, het kan ook de verkeersomgeving verduidelijken en de beleving ervan beïnvloeden. Bomen kunnen het poorteffect bij het begin van een doortocht versterken of de structuur van een plein tonen, en verticaal groen kan een rotonde van ver zichtbaar maken. Die beleving kan op haar beurt de verkeersveiligheid verhogen.

Groen is geen opsmuk die volgt op het ontwerp van de harde materialen. Groen moet van in het begin deel uitmaken van een ontwerp, dat het best wordt gemaakt door een multidisciplinair team van verkeerskundige én ruimtelijke experts. Alleen als het groen voortdurende aandacht krijgt, ook lang na de realisatie van het ontwerp, zal het overleven en zijn functie goed blijven vervullen. Een kwaliteitsvol en zorgzaam onderhoud is dus even essentieel als een doordachte aanleg.

Moelijke oefening

Het is een moeilijke evenwichtsoefening om het juiste groen op de juiste plaats te krijgen. De Kempen zijn het Houtland niet en een eik is geen wilg. Niet alles is overal mogelijk. Bomen moeten de ruimte krijgen om te groeien: de kruingrootte wordt ongeveer de wortelgrootte. Onder de wortels loopt het best ook geen riolering en de verlichtingspalen mogen niet te dichtbij staan. Er moet ook rekening gehouden worden met het zicht op de weg en takbreukgevaar. Ook de plantafstand tot de gevels en de rijweg is belangrijk. Als er veel zwaar vervoer voorbijkomt, mogen bomen niet zo dicht bij de weg staan, want dan zouden ze te hoog opgesnoeid moeten worden.

Moeder natuur doet mee

Waarom moeten ruimtelijke ontwerpers of landschapsarchitecten vanaf het begin bij het ontwerp betrokken worden?

Marc Pinte (landschapsarchitect, stad Gent): "In een voorafgaande analyse zoeken de landschapsarchitecten in het landschap naar bruikbare kwaliteiten en natuurlijke processen, die al dan niet zichtbaar zijn. In het ontwerp versterken ze het landschap waar mogelijk door in te spelen op oude historische elementen en/of door creatieve toevoegingen. Zo kan een nauwelijks zichtbare oude dijk als element versterkt worden met notelaars. Een gracht kan zo verbreed worden dat de infiltratie van regenwater afkomstig van de weg zichtbaar wordt. Waar er veel wind is, kunnen ver doorbuigende bomen het windproces tonen. Ook gewoon een oude boom behouden, kan de kwaliteit van een plek bepalen.



Marc Pinte (landschapsarchitect, stad Gent):
"Groen moet een integraal onderdeel zijn van elk verkeerskundig plan."

Bomen groeien niet in één dag en de seizoenen veranderen het uitzicht constant. Hoe kan men rekening houden met die dynamiek van het groen?

"Landschapsarchitecten zien altijd slechts een bepaalde fase van hun ontwerp. Het is juist hun taak die eeuwige dynamiek van het groen te benutten. De voorbije decennia werden de seizoenen vaak afgezwakt, bijvoorbeeld door naaldbomen te planten om de winter een 'groen' uitzicht te geven, terwijl de vegetatie het wintergevoel juist zou moeten versterken. Natuurlijke processen moeten niet verdoezeld worden. Een landschapsarchitect moet subtiel inspelen op de seizoenen. Als je ook bomen aanplant die vroeg in blad komen, kan het landschap op het eind van de winter al een lentetoets krijgen."

Sierperen splitsen de weg

Bij de heraanleg van deze doortocht (gesteegweg die door centrum loopt) liet de breedte van de weg toe om de weggebruikers duidelijk van elkaar te scheiden. Opvallend is de middenberm vol sierperen. Deze slanke bomen vormen niet alleen een scheiding tussen de ene kant van de weg (vooral woningen) en de andere (met veel activiteiten, o.a. pretpark en bowling). Ze zorgen vooral voor een visuele versmalling, wat (in combinatie met de smalle rijstroken) snelheidsvertragend werkt op deze drukke inval- en uitvalsweg tussen De Panne en de snelweg. De bomen worden zo bijgesnoeid dat de erbijgekozen verlichting haar functie blijft vervullen.

De Pannelaan in Adinkerke.



Foto: AWV

Nuttig groen in beeld



Foto: Gemeente Opwijk.

Opwijk, Steenweg op Merchtem/
Ringlaan/Sint-Paulusbaan.

Linden op rotonde

Op deze plek in Opwijk waar er drie wegen samenkomen, was er vroeger een grasplein met Krimlinden (*Tilia europaea* 'Euchlora'). In 1996 heeft de gemeente het kruispunt heringericht als een rotonde. In plaats van de toen halfwassen linden te verzagen, werden ze met kluit geroid en herplant, o.a. op het midden-eiland van de nieuwe rotonde. Ze zorgen er voor 'verticale massa' en maken de rotonde meteen goed zichtbaar voor de weggebruiker.



Foto: Jolien Martens.

Genk, N744 rotonde Parklaan/Duinenlaan.

Klimop op rotonde

Deze rotonde is van ver zichtbaar door een met klimop (*Hedera helix*) begroeide constructie van thermisch verzinkte bouwstaalnetten (mazen 10 x 10 cm). De constructie biedt enkele doorkijken. 's Nachts wordt ze verlicht. Het voordeel van klimop is dat hij in de winter groen blijft. De klimop wordt 1 tot 2 keer per jaar geknipt.



Foto: Stad Hasselt.

Hasselt, Groene Boulevard.

Groene Boulevard

De kleine ring in Hasselt (3 km lang) werd enkele jaren geleden omgetoverd tot 'Groene Boulevard'. Meer dan 400 bomen flankeren een tussenliggende promenade en kleden de bijhorende pleintjes aan. De esdoorns, hemelbomen en platanen zorgen voor een sfeervol kader waarin standbeelden, kunstwerken en poëziestenen extra tot hun recht komen en het aangevoel wandelen en fietsen is. De bomen fungeren als scheiding tussen een zone 30 voor bewoners- en parkeerverkeer, en het verkeer dat rond de stad rijdt. Tijdens evenementen en feestperiodes krijgen de bomen een kleurrijke sfeerverlichting.



Foto: Willy D'haeseleir.

Gent, N60, viakbij De Sterre.

Jonge eiken op plein

Vroeger was dit een weg met veel verkeersconflicten, nu is het een plein van ongeveer twee voetbalvelden groot, waar het verkeer in één richting rond kan rijden. Het grotere plein vervult een poorteffect op de belangrijke invalswegen tussen het open gebied en het stadsgebied en werkt als een draaischijf voor verkeer van en naar verschillende omliggende functies. Binnen enkele decennia zal de nieuwe landschappelijke plek nog beter te zien zijn.

Eeuwenoude linden op de markt

Op de markt van Maaseik staan in een dubbele rij 96 linden van ongeveer 150 jaar oud. In 1998 dacht het stadsbestuur ze omwille van de veiligheid te moeten kappen en vervangen, maar dat mocht niet omdat de markt een beschermd landschap is. Als alternatief werden de bomen dan 'gekandelaard' (gesnoeid in kandelaarsvorm). Met succes, want nu staan ze er weer fris bij. Een mooi voorbeeld van hoe langlevende bomen een duurzaam onderdeel van een stedelijk landschap kunnen zijn. Over enkele jaren wil de stad de markt autoluw of zelfs autovrij maken.



Foto: Stad Maaseik.

Maaseik, Markt.

Haagje tussen rijweg en fietspad

Haagjes zoals hier tussen de weg en het vrijliggend fietspad vormen een verticale scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Ze zorgen ook voor een vermindering van het zuigeffect van voorbijrijdende vrachtwagens. Belangrijk is dat de haagjes goed onderhouden worden. Ze mogen niet te breed worden (want ze mogen de fietsers niet hinderen) en ook niet te hoog (want ze mogen de fietsers niet aan het oog van de chauffeurs onttrekken).



Foto: AWV.

N28 Halle-Ninove in Pepingen.

Groene beddingen

Grasbeddingen voor trams ogen mooier dan hun verharde tegenhangers. Bovendien zorgt het gras voor een geluidsdempende werking. In overleg met de stad zullen in Antwerpen een aantal groene trambeddingen aangelegd worden. Het onderhoud van de grasbeddingen wordt per geval besproken met de betrokken lokale overheid.



Foto: Alex van Sliepen.

Antwerpen-Zurenborg.

Zilverlinden van park in straat

Enkele jaren geleden werd deze straat in Turnhout, die het kasteeldomein van de stad scheidt, heraangelegd. De oude zilverlinden, die vroeger bij het kasteeldomein hoorden, werden in vraag gesteld: ze bevonden zich immers in de stoepzone, met alle problemen voor de wortels van dien. Door rond de bomen een groot, zwevend houten plankier te leggen werd dat probleem opgelost en kreeg de nieuwe straat door het behoud van de bomen een parkachtige sfeer. Omdat de plankieren te glad werden, kwam er kunststof op. Een deel van de zone onder de bomen is tegelijk een bushalte.



Foto: Technium.

Turnhout, Warandestraat.

Ecologisch bermbeheer

Alle gemeenten zijn bermbeheerders. Dat beheer begint bij de aanleg van de berm en gaat tot de verwerking van het maaisel. Sinds 1985 moet het hele proces op een ecologische manier gebeuren.

Omdat bermen niet bemest worden, gedijen er een groot aantal soorten en vaak typische graslandplanten. Om die gevarieerde vegetatie te behouden, moet er met een vaste regelmaat gemaaid worden. Eén of twee keer per jaar maaien met afvoer van het maaisel zorgt ervoor dat de bodem verschaalt (een voedselarme bodem geeft ook kruidachtigen een kans) en meer licht krijgt (in een open vegetatie kunnen meer soorten kiemen en groeien).

Een goede beurt

Het Bermbesluit van 27 juni 1984 geldt voor alle bermen die door gemeenten beheerd worden. Het bepaalt onder meer dat:

- de eerste maaibeurt pas mag gebeuren vanaf 15 juni (vóór de bloei en zaadzetting van de meeste plantensoorten zodat ze zich kunnen verjongen), de eventuele tweede vanaf 15 september;
- het maaisel niet langer dan 10 dagen mag blijven liggen;
- er geen biociden gebruikt mogen worden.

De gemeente mag om redenen van verkeersveiligheid afwijken van de maaidata. De minister van Leefmilieu kan ook afwijkingen toestaan om redenen van natuurbehoud.

Pieken

Het afvoeren van maaisel verloopt altijd in pieken. Dat zorgt voor problemen bij bermbeheerders en verwerkers. Om een correct beeld te krijgen van het totale aanbod aan maaisel is het belangrijk dat gemeenten de jaarlijkse enquête over afvalstoffen voor OVAM nauwkeurig invullen.

Tips

- Stel een bermbeheersplan op (overzicht van de waardevolle bermen, het gepaste beheer ervan en de bijbehorende planning en onkosten, rekening houdend met de verkeersveiligheid, de inpassing in het landschap, de ecologische waarde en de technische uitvoerbaarheid).
 - Gebruik traaggroeiende grassen.
 - Hou bij de inrichting van de berm rekening met de bereikbaarheid voor het maaien.
 - Maai niet te kort, het best niet lager dan 10 cm.
 - Zorg ervoor dat het maaisel zo weinig mogelijk zwerfvuil, aarde en zand bevat, en dat het niet te nat is.
- Bron: Actieplan Maaisel (2003)

Meer info: Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer (Aminal) Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1000 Brussel - tel.: 02 553 80 11 - aminal@lin.vlaanderen.be - www.mina.be. AMINAL werkt aan een vademecum 'Bermmaaisel', een handleiding voor de gemeenten bij de uitbouw van een eigen ecologisch bermbeheer, met aandacht voor beperking, selectieve inzameling en betere verwerking.



Bomen kiezen

Bomen kiezen, is ook altijd kiezen tussen effect op korte of langere termijn. Voor Marc Pinte, landschapsarchitect, is vooral de hoogte bij aanplanting belangrijk.

Traag- of snelgroeiende bomen? "Traaggroeiende bomen kunnen zeer oud worden en daarbij steeds mooier worden, denk maar aan eiken. Die bomen plant je dus het best op plaatsen waar ze de kans zullen hebben om oud te worden. Met snelgroeiende bomen (bv. wilg, populier, berk, es) op een geschikte plaats kun je op korte tijd en met een minimaal budget een maximaal beplantingsvolume krijgen. Het nadeel is dat die bomen meestal niet zo oud worden en je dus nieuwe bomen zal moeten planten. Maar je kunt de twee ook met elkaar combineren. Dan heb je de voordelen van de twee en moet je alleen na een tijd de snelgroeiende rooien."

Wat doen met een laan met oudere, traaggroeiende bomen waarvan er enkele tussenuit zijn gevallen?

"Vul je die laan dan met een klein boompje aan? Beter niet, maar grote bomen aanplanten is meestal ook geen realistische oplossing, want dat is zeer duur. Een tussenoplossing is om bomen aan te planten die lijken op de bestaande en die even hoog zijn als de rest. Of, als dat niet mogelijk of te duur is, toch te kiezen voor de al iets grotere. In een laan is de hoogte immers beeldbepalender dan de dikte van de stam."



Onderhoud

Zodra het groen is aangelegd, moet het ook onderhouden worden. Temse zet daarbij haar mensen en middelen zo efficiënt mogelijk in.

Wim Vereecken (groenambtenaar Temse): "De stad heeft zo'n 85 hectare openbaar groen: straatgroen, perken, parken, wegels... Daarnaast zijn er nog het landschappelijk groen (zoals bermen en natuurgebieden), de sportvelden en de begraafplaatsen. We werken met 24 voltijdse arbeiders in 5 ploegen. Zij nemen 90 % van het groenonderhoud voor hun rekening. De overige 10 %, het volledige onderhoud van één wijk, wordt uitbesteed. Wij doen ook mee aan tewerkstellingsprojecten als Wep-plus, maar dat loopt niet altijd even vlot omdat groenonderhoud toch enige vakkennis vergt. Voor kleinere werkjes worden soms mensen van de beschutte werkplaats ingeschakeld. De laatste 20 jaar is Temse sterk gegroeid. Nieuwe wijken zorgden telkens voor veel extra openbaar groen. Omdat er niet altijd geld was voor nieuw personeel, hebben wij gezocht naar efficiëntere werkmethodes. Zo hebben we de klassieke grasmaaiers vervangen door mulchmaaiers (zonder opvangbak).



Wim Vereecken (groenambtenaar Temse):

"Het verbod op het gebruik van pesticiden is een goede zaak voor de natuur, maar de alternatieven zijn duurder."

Groene aders in Brugge

“Vroeger waren bomen langs de kant van de weg nuttig voor de voermannen en hun paarden: zo konden ze ook in het donker makkelijk de weg volgen. Dat oude principe van de dreef gebruiken we nu opnieuw voor de invalswegen”, aldus Willy Adriansens van de groendienst van Brugge.

Adriansens: “Met groen kunnen we de verschillende soorten weggebruikers van elkaar scheiden. Er komt niet alleen een fysieke scheiding tussen bijvoorbeeld de auto’s en de fietsers, bomen langs de kant zorgen ook voor een visuele versmalling, wat afremmend werkt. Tegelijk zorgt groen natuurlijk ook voor een rustgevende sfeer.”

“Groen integreren in de omgeving”, hoe doe je dat?

“In landelijke gebieden is het niet moeilijk, streekeigen groen past altijd in het landschap. Voor de stedelijke omgeving moet je met veel meer rekening houden. Niet alles gedijt in een stenen woestijn. Hoeveel ruimte is er voor de wortels? Wat voor grond is het? En dan is er ook nog de wetgeving: een weg moet bijv. een vrije doorgang hebben van 4,5 meter, boven de voetpaden moet er 2,5 m vrij zijn. In stedelijk gebied betekent ‘integratie in de omgeving’ dus vooral het juiste groen op de juiste plaats. Platanen, linden en olmen doen het goed in de stad. In kleinere



Twintig jaar geleden werd het Kerkebeekpad geopend, een groen wandel- en fietstracé dat vanaf de binnenstad door het centrum van de deelgemeente St-Michiels naar het buitengebied loopt. Brugge wil nu, als onderdeel van het nieuwe mobiliteitsplan, meer van dit soort tracés realiseren. Die fietspaden verbinden verschillende groene gebieden met elkaar, vaak tussen stadsrand en centrum. Je krijgt zo niet meteen de kortste routes, maar ze zijn wel groen en veilig. De stad maakt zich sterk dat deze nieuwe “groene aders” ook voor woon-werkverkeer gebruikt kunnen worden. De stad trekt er jaarlijks bijna 500.000 euro voor uit.

straten kiezen we voor bomen met een zuilvormige kruin of kleinere bladeren.”

Hoe werkt u samen met de verkeersdeskundigen en ontwerpers?


“Vanaf het begin van het project. Dat is belangrijk. Groen is een structureel ondersteunend onderdeel van het ontwerp, het is niet iets wat je achteraf kunt toevoegen. In Brugge is elk ontwerp teamwork: de stadsdiensten onderling werken samen en we hebben ook een goede verstandhouding met de hogere overheden als AWW en AWZ.”

Hoe gaan jullie om met opmerkingen van inwoners over bladoverlast?

“De meeste inwoners willen graag groen in hun straat. Grotere bomen kunnen op den duur voor bladoverlast zorgen. Dan kijken we of de bomenrij ook een belangrijke visuele impact heeft, bijv. op de invalswegen. Meestal begrijpen de inwoners dat wel.”

Meer info over groen m.b.t. verkeers(infra)structuren

- Het vademecum ‘Verkeersvoorzieningen in Bebouwde Omgeving’ (Deel III Bouwstenen voor inrichting – Groenstructuren) en het ‘Vademecum Rotondes’ (Materialen en groen), AWW, Afdeling Verkeerskunde, www.mobielvlaanderen.be/convenants (7.3 Vademecums).
- De Vereniging Voor Openbaar Groen (VVOG) is een vzw waarvan 186 steden en gemeenten lid zijn. De vereniging promoot openbaar groen in al zijn vormen en ondersteunt haar leden bij de realisatie van een goed groenbeleid. Leden kunnen technisch advies aanvragen (eventueel met plaatsbezoek) en de gespecialiseerde bibliotheek en documentatiedienst raadplegen. De VVOG organiseert cursussen en studiedagen, en de jaarlijkse wedstrijd ‘Groene Lente’, die bebloemingsinitiatieven of nieuwe groenprojecten bekroont.
Meer info: Vereniging voor Openbaar Groen, Predikherenrei 1c, 8000 Brugge, tel.: 050 33 21 33, vvog@vvog.org, www.vvog.org



Willy Adriansens (Groendienst Brugge): “Samenwerking tussen de wegendienst, groendienst, stedenbouw en mobiliteit, maar ook met hogere overheden, is cruciaal om groen vanaf het begin mee te nemen en de openbare ruimte als een totaalconcept te benaderen.”

Goed om weten

Dag van de openbare ruimte

Op woensdag 23 maart 2005 heeft in Edegem de Dag van de openbare ruimte plaats, een vakbeurs voor professionals. De Voetgangersbeweging vzw organiseert de hele dag seminars. De toegang is gratis. ■ **Meer info:** www.dagvandeopenbareruimte.be

Verkeersouders

Verkeersouders zijn verbonden aan scholen en zetten zich in voor een verkeersveilige schoolomgeving en praktijkgerichte verkeersactiviteiten op school. Het kan voor gemeenten interessant zijn om in elke school een verkeerswerkgroep met verkeersouders te installeren of te ondersteunen. Die kan sensibiliseringsacties plannen, schoolvervoerplannen uitwerken, fietspooling organiseren, gemachtigde opzichters aanstellen.... ■ **Meer info:** Dirk Gabriëls, tel.: 015 44 65 56, www.verkeerskunde.be.

Tiende week van de zachte weggebruiker

Van 4 tot en met 15 mei 2005 organiseert Komimo voor de tiende keer de ‘Week van de zachte weggebruiker’ in samenwerking met de Vlaamse overheid. Tijdens deze week worden opnieuw het fietsen en te voet gaan gepromoot. Dat gebeurt met campagnes als ‘Met Belgerinkel naar de Winkel’ en ‘Veilig en Milieuvriendelijk naar school’. Het thema voor 2005 is ‘Slim Mobiel’. Lokale overheden die zelf een initiatief op touw willen zetten, kunnen voor alle informatie terecht bij Komimo vzw, Frère-Orbanlaan 570, 9000 Gent, tel.: 09 223 86 12, contact@komimo.be, www.komimo.be. Op de website staan ook de acties van de voorbije jaren.