

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 651
van **EMMILY TALPE**
datum: 6 maart 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Gewestwegen - Aanplant bomen

Vele Vlaamse gewestwegen worden omzoomd door rijen laanbomen. Decennia geleden gaven die een weg prestige en zorgden ze voor beschutting van reizigers met paard en kar. Met de komst van het autoverkeer kunnen we de bomen evenwel beschouwen als obstakels langs de weg. Ze mogen dan wel meestal niet de oorzaak van een ongeval zijn, ze kunnen de gevolgen aanzienlijk verzwaren.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 441 van 20 december 2016 gaf minister Weyts aan dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ernaar streeft geen obstakels dicht bij de weg te plaatsen, dus ook geen bomen. De minister duidde er wel op dat AWV niet de enige actor is in het ontwerpproces van een weg, waarin wordt beslist over het al dan niet aanplanten van bomen of het plaatsen van andere verticale elementen. Ook De Lijn, de bevoegde stad/gemeente, het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), ... worden betrokken. Bij elk project wordt een afweging gemaakt rekening houdende met risicopunten, fietsroutes en -intensiteiten, wegbeleving, ...

In 2017 liet minister Weyts vervolgens in de pers optekenen dat er langs gewestwegen, als er al bomen worden geplant, alleen nog traaggroeiende bomen een plaats zullen krijgen. Als bomen te stevig dreigen te worden, zouden ze worden gesnoeid.

1. Wat is het standpunt van de minister inzake de aanplanting van bomen langs gewestwegen?
2. Minister Weyts gaf aan dat AWV ernaar streeft geen obstakels zoals bomen langs de weg te plaatsen, maar dat dit in sommige omstandigheden na overleg toch gebeurt.
Welke criteria laten voor AWV toe dat er toch bomen geplaatst worden?
3. Zijn er concrete situaties waar de plaatsing van bomen ertoe leidt dat de snelheid op de desbetreffende gewestweg wordt verlaagd van 90km/u naar 70 km/u? Graag een opsomming.
4. In zijn antwoord op mijn vraag nr. 441 van 20 december 2016 gaf minister Weyts ook aan dat een visie van AWV met betrekking tot laanbomen in opmaak is.
Werd deze ondertussen gefinaliseerd?

Zo neen, plant de minister nog een dergelijke visie op te maken en wanneer mogen we deze verwachten?

Zo ja, kan de minister toelichting geven bij deze visie? Zal de minister deze visie aanhouden of is ze van plan deze bij te sturen?

ANTWOORD

op vraag nr. 651 van 6 maart 2020

van **EMMILY TALPE**

1. Bomen hebben belangrijke functies: zowel landschappelijk, ruimtelijk, ecologisch, sociaal... Ook op vlak van verkeer hebben bomen een functie. Een rij bomen kan bv. het verloop van de weg aanduiden. Bomen dragen op die manier bij tot een zelfverklarend wegbeeld. Bomen zijn echter ook obstakels die bij aanrijding zware letsels kunnen veroorzaken. Daarom wil het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) deze bomen op een zo veilig mogelijk afstand van de weg aanplanten en zo het risico op aanrijding verkleinen. Het is dus nog steeds aangewezen, onder bepaalde omstandigheden en voorwaarden, bomen te voorzien bij de herinrichting van wegen. AWV hanteert volgende principes m.b.t. de aanplanting van bomen:
 1. waar mogelijk het bomenbestand uitbreiden door voldoende groeikansen te bieden;
 2. de ecosysteemdiensten die de boom kan vervullen maximaal benutten;
 3. de veiligheid van de weggebruiker en aangelanden garanderen door onder meer vergevingsgezind te ontwerpen (zie antwoord op deelvraag 2);

Bomen die AWV aanplant langs de weg, moeten de kans krijgen om uit te groeien. Traag groeiende bomen worden verkozen omdat ze sterker (mindere kans op windworp) en minder beheer intensief zijn.

2. AWV streeft een vergevingsgezind ontwerp van de weg na. Mensen kunnen door het maken van fouten, het falen van het voertuig of een probleem met de weg in de problemen komen. Binnen het concept van een vergevingsgezinde weg tracht men daarom in eerste instantie de tijd en ruimte te geven aan een bestuurder om zich te corrigeren door een redresseerstrook te voorzien. In tweede instantie wordt gepoogd om de gevolgen voor de betrokkenen zo beperkt mogelijk te houden door het voorzien van een voldoende brede veiligheidsstrook zonder obstakels naast de rijbaan. Als het niet lukt om alle obstakels buiten de veiligheidsstrook te plaatsen, wordt nagegaan of de obstakels botsvriendelijk kunnen gemaakt worden. Als er geen botsvriendelijke alternatieven beschikbaar of wenselijk zijn, dienen de obstakels afgeschermd te worden met een gepaste afschermende constructie.

Via een doordacht wegontwerp, dat rekening houdt met de principes van vergevingsgezindheid, is het mogelijk om, gelet op de meerwaarde van bomen langs een weg (cfr. het antwoord op deelvraag 1), bomen aan te planten langs wegen. Verwijzend naar de principes van een vergevingsgezinde weg, zal, wanneer nieuwe bomen voorzien worden, in de eerste plaats getracht worden om deze op een voldoende afstand van de rijbaan te planten. De 'voldoende afstand' is onder andere afhankelijk van het snelheidsregime.

3. Op 1 januari 2017 werd de regel inzake snelheid buiten de bebouwde kom verlaagd van 90 naar 70 km/h als standaard. Sinds deze regel heeft AWV criteria opgesteld om op sommige wegvakken toch 90 km/h toe te laten. Wegvakken die conform deze criteria niet in aanmerking komen om 90km/h toe te laten, zijn bijgevolg op 1 januari 2017 verlaagd van 90 km/h naar 70km/h (zie <https://wegenverkeer.be/sites/awv/files/files/vlaanderen250000.pdf>).

De aanwezigheid van niet afgeschermd obstakels naast de weg, waaronder bomen, is één van de criteria om de snelheid op een wegvak niet te verhogen van 70 naar 90 km/h. Anderzijds wordt bekeken of op sommige wegvakken de snelheid buiten bebouwde kom verder verlaagd moet worden tot 50km/h. Ook hier vormt de aanwezigheid van obstakels zoals bomen een criterium.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft echter niet bijgehouden bij welke segmenten de maximumsnelheid werd aangepast omwille van obstakels die te dicht bij de weg staan en in welke van die gevallen de obstakels bomen betroffen.

4. De visie is nog niet gefinaliseerd. Een vaste timing hiervoor is nog niet vastgelegd al is het uitgangspunt om dit in het loop van dit jaar te finaliseren.

Momenteel wordt deze visie gealigneerd met het principe van vergevingsgezinde wegen. Echter, gelet op het snelheidsregime van 70 km/h dat geldt langs het merendeel van de Vlaamse wegen, de vaak beperkte ruimte langs deze wegen, de noodzaak tot inname van deze ruimte voor andere doeleinden (vnl. vrijliggende fietspaden, nutsleidingen) en de hoge maatschappelijke belasting en kost voor bijkomende ruimte-innames, zijn de mogelijkheden om laanbomen te kunnen voorzien eerder beperkt.