

# Zwerfafval Snelweg

Zwerfafvalproblematiek op en langs de Nederlandse snelwegen

Het effect van schoon



## Problematiek van zwerfafval langs snelwegen

“Zwerfafval is afval dat door mensen bewust of onbewust is weggegooid of achtergelaten op plaatsen die daar niet voor bestemd zijn”



## Problematiek van zwerfafval langs snelwegen

- ZWOLLE - Jaarlijks mikken weggebruikers ruim **30.000 ton** afval in de berm van de **snelwegen**. En het wordt steeds meer, zegt Aannemingsbedrijf De Jong uit Beesd dat de bermen langs rijkswegen onderhoudt. Ook spoelt er meer rotzooi langs de oevers van meren en rivieren. Het opruimen kost Rijkswaterstaat jaarlijks **acht miljoen euro.**"

- Bron: Parool (2009)



## Problematiek van zwerfafval langs snelwegen

- Afval langs autosnelwegen is een bekend fenomeen
- Langs **alle wegen** binnen Nederland wordt **+/-100.000 ton** afval per jaar verzameld
- Veel partijen hebben zich over dit probleem gebogen, onderzoek gedaan en campagne gevoerd
- Uit onderzoek blijkt onder andere dat automobilisten een van de **grootste veroorzakers zijn van zwerfafval**



# Het Nederlandse snelwegennet



➤ Bestaande uit:

➤ Parkeerplaatsen ✓

➤ Hoofdrijbanen ✗

➤ Aansluitingen (op- en afritten) 🔍

➤ Verbindingsbochten 🔍



## Het Nederlandse snelwegennet

- Parkeerplaatsen
  - Ruim **260** parkeerplaatsen langs de Nederlandse autosnelwegen
  - Onderzoek NederlandSchoon ter vergroting van draagvlak bij gebruikers
  - Uitrol Nederland Schoon bij Pijnacker (A13), verzorgingsplaats Ruyven

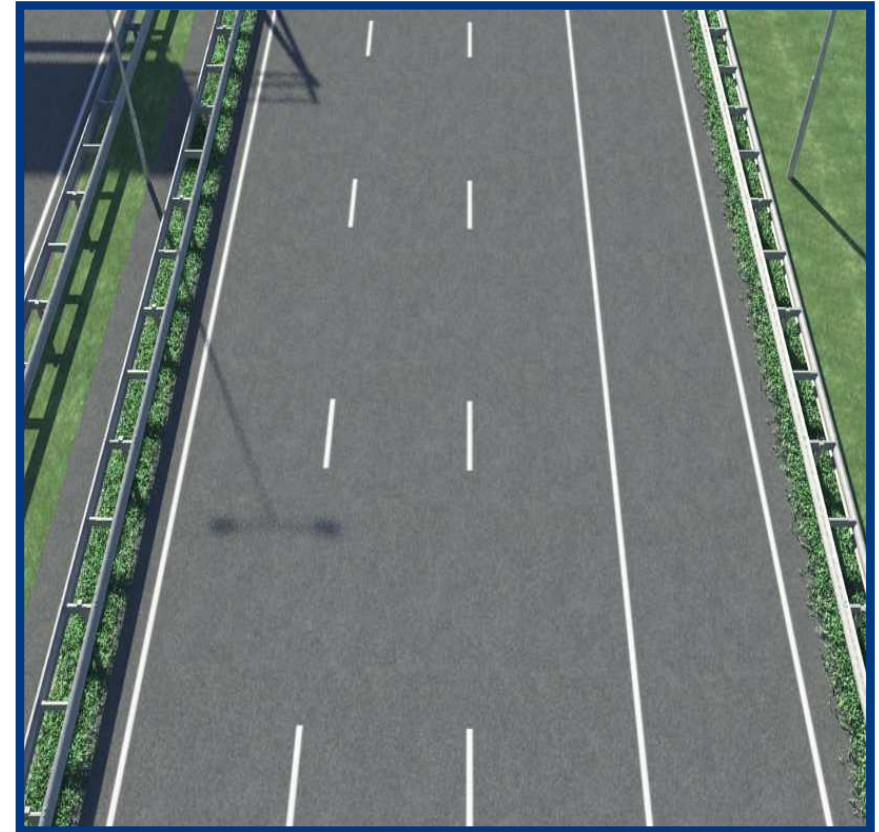


\*Inmiddels heeft er uitrol plaatsgevonden door NederlandSchoon en zal in dit rapport geen verdere aandacht worden besteedt aan parkeerplaatsen langs de autosnelwegen.



## Het Nederlandse snelwegennet

- Hoofdrijbaan
  - Ongeveer **2500km** snelweg in Nederland
  - Hieronder worden alle rijkswegen van Nederland verstaan
  - Eerste snelweg in Nederland in 1937
  - Minimaal twee rijstroken per richting



\*In deze rapportage zullen wij enkel de aansluitingen (op- en afritten) en verbindingsochten van autosnelwegen nader belichten



# Het Nederlandse snelwegennet

- Aansluitingen
  - Opritte en afritte van snelwegen in combinatie met onderliggend wegennet
  - Om de 4 á 5 kilometer een aansluiting, meestal 2 op- en afritte per aansluiting
  - Veel verschillende typen aansluitingen, afhankelijk van:
    - Ruimte of locatie
    - (Aanleg)kosten
    - Verkeersaanbod
    - Keuze voor gelijk- of ongelijkvloers kruisen

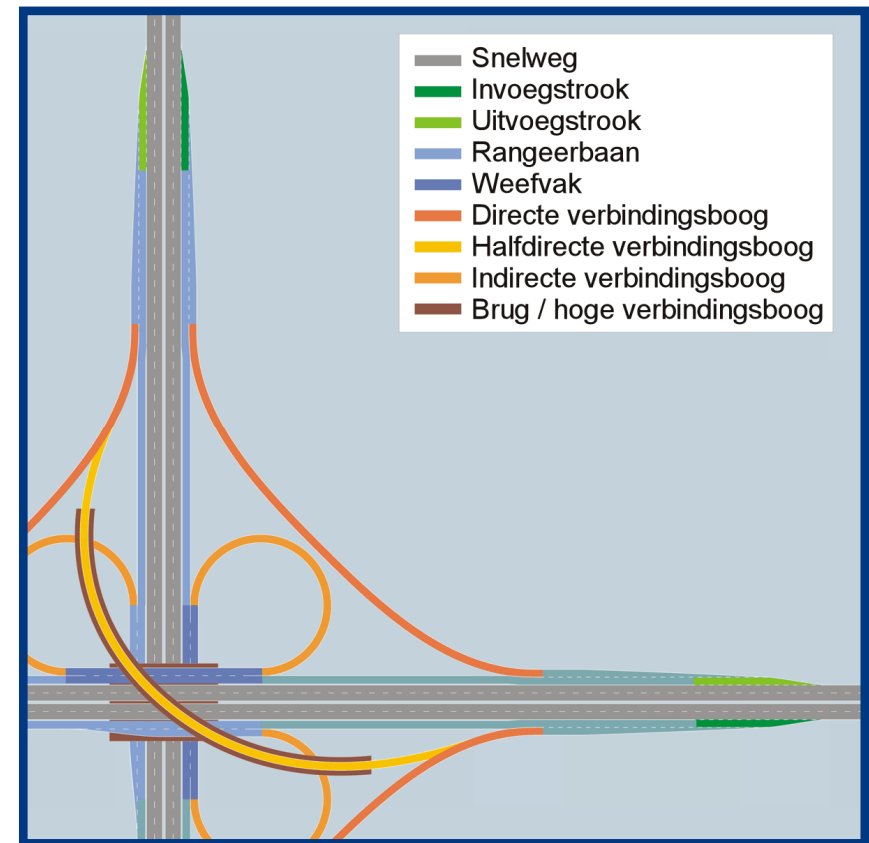




# Het Nederlandse snelwegennet

## ➤ Verbindingsbochten

- Nederland telt circa **90 knooppunten**, per knooppunt max. 8 verbindingsbochten
- Maken verbinding tussen verschillende autosnelwegen, zonder dat verkeer hinder ondervindt
- Verschillende typen verbindingsbochten, afhankelijk van:
  - Ligging snelwegen
  - Ruimtegebruik
  - Keuze voor gelijk- of ongelijkvloers
  - (Aanleg)kosten



## De rode draad in het verhaal

- Visuele inventarisatie schoonheidsgraad
- Wat is de dynamiek van op- en afritten en verbindingsbochten?
- Waarom ontstaat er zwerfafval?
- Wat voor zwerfafval ligt er bij langs de snelwegen?
- Hoe wordt het afval langs de snelweg beleefd?
- Hoe is zwerfafval opgenomen in de beheersscope (contracten)?
- Hoe pakken buurlanden het probleem aan?
- De belangrijkste conclusies en vervolgstappen



## Visuele inventarisatie schoonheidsgraad snelwegen

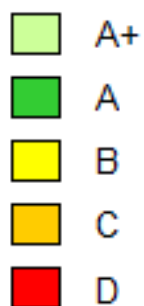
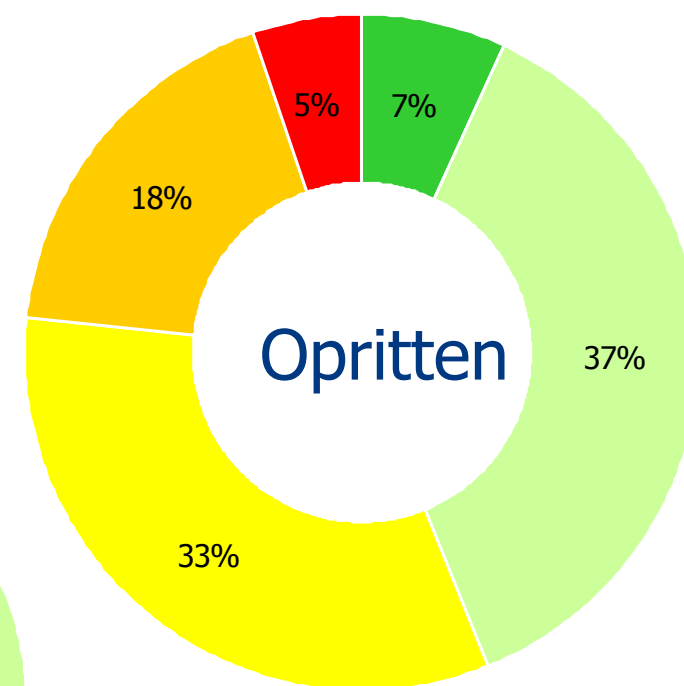
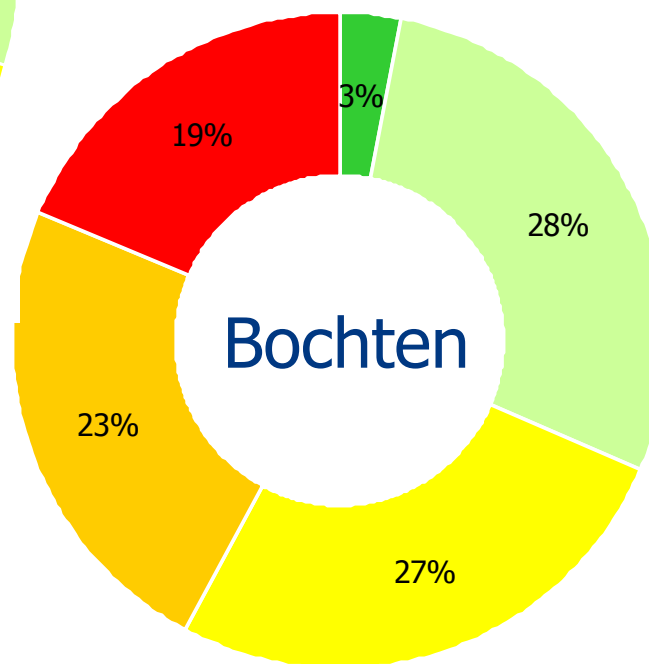
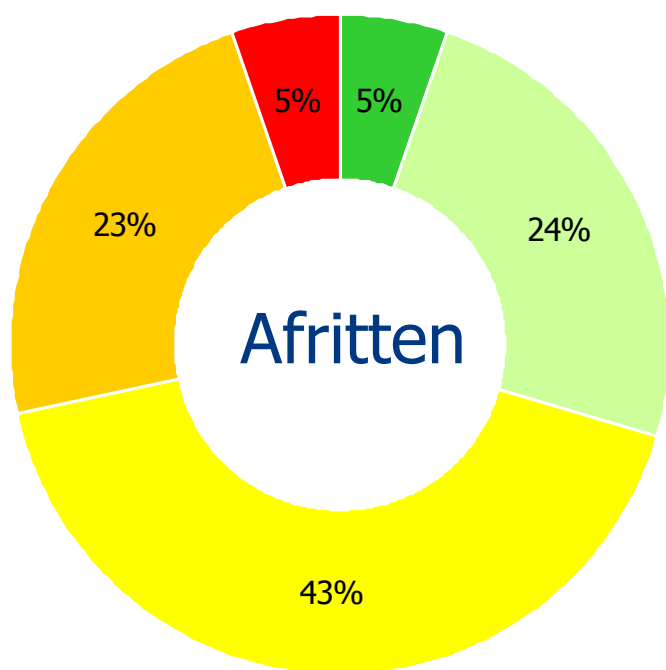


## Visuele inventarisatie schoonheidsgraad snelwegen

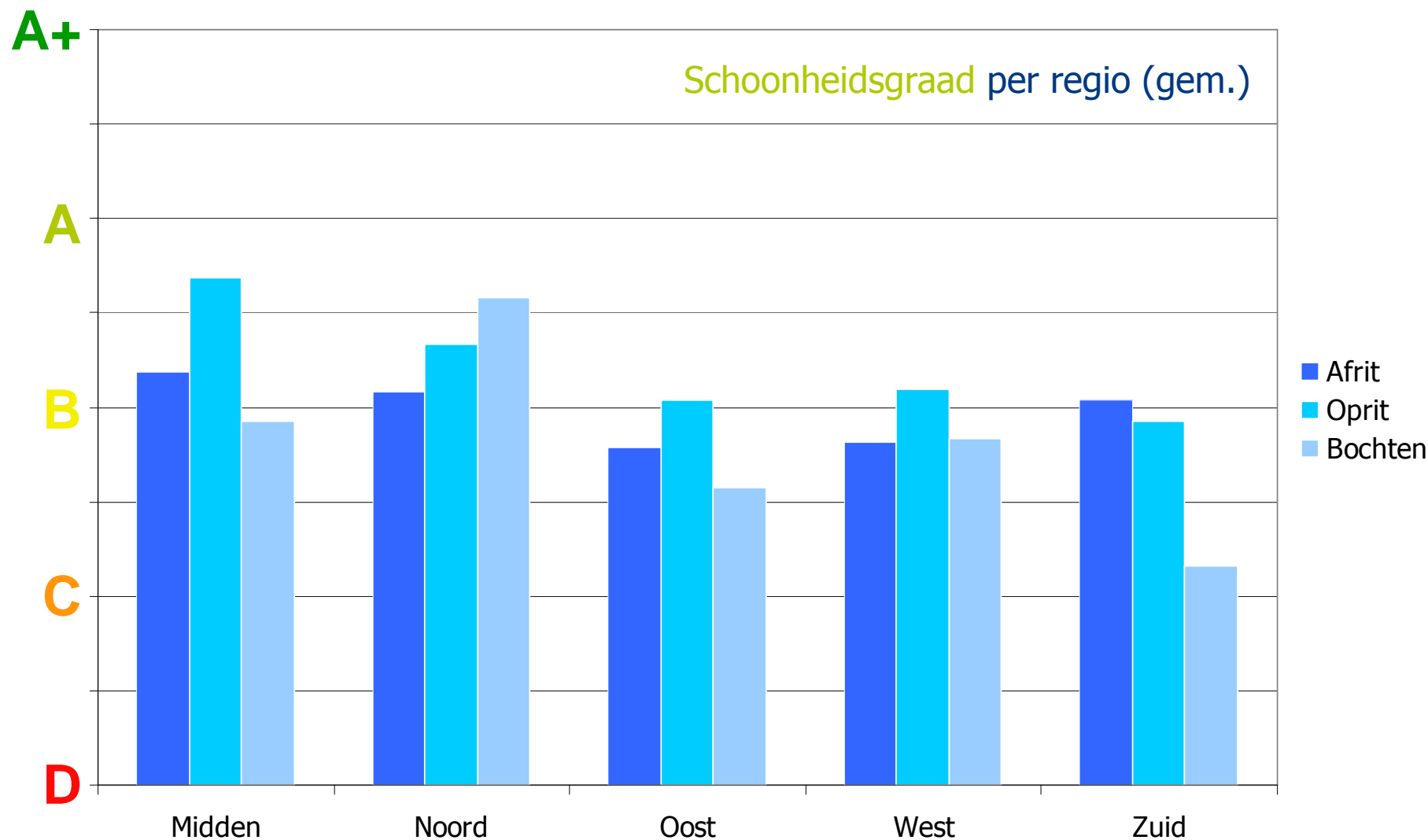
- Visuele GoogleMaps bureau inventarisatie van ruim **230** op- en afritten en **64** verbindingsbochten. (Verbindingsbochten binnen 13 knooppunten)
  - Willekeurig geselecteerd en verspreid door heel Nederland
  - Alle typen op- en afritten en verbindingsbochten langs of op autosnelwegen
  
- Beoordeeld met beeldkwaliteitscores (CROW)
  - Scores A+ t/m D (5 niveaus)
  - Verkregen op basis van Streetview
  
- Voldoende op- en afritten en verbindingsbochten zorgen voor goed overall beeld
  - Middeling van gegevens zorgt voor beeldvorming problematiek
  - Beeld sluit niet altijd aan bij werkelijkheid (bijv. afhankelijk van fotodatum)



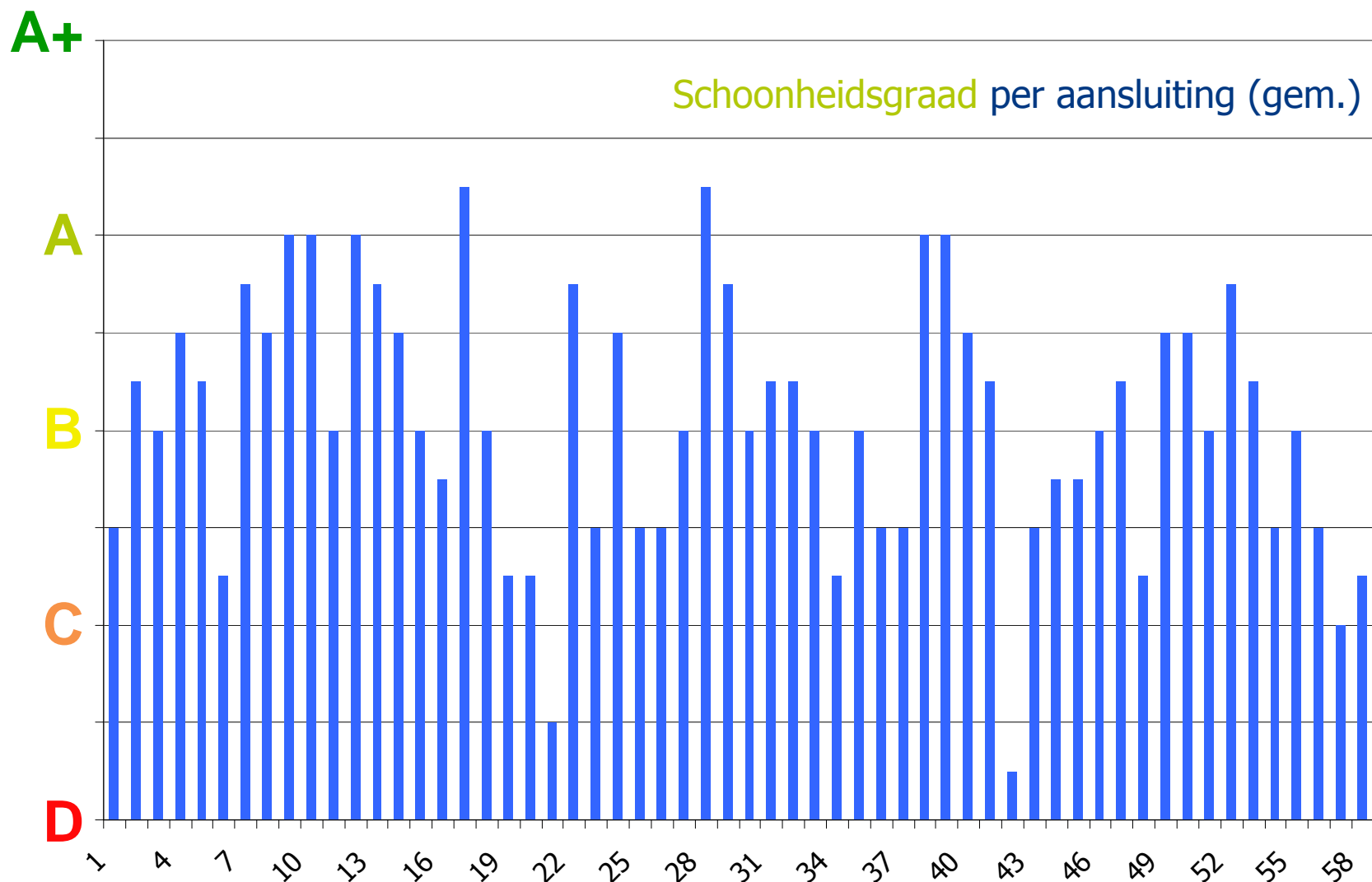
## Visuele inventarisatie schoonheidsgraad snelwegen



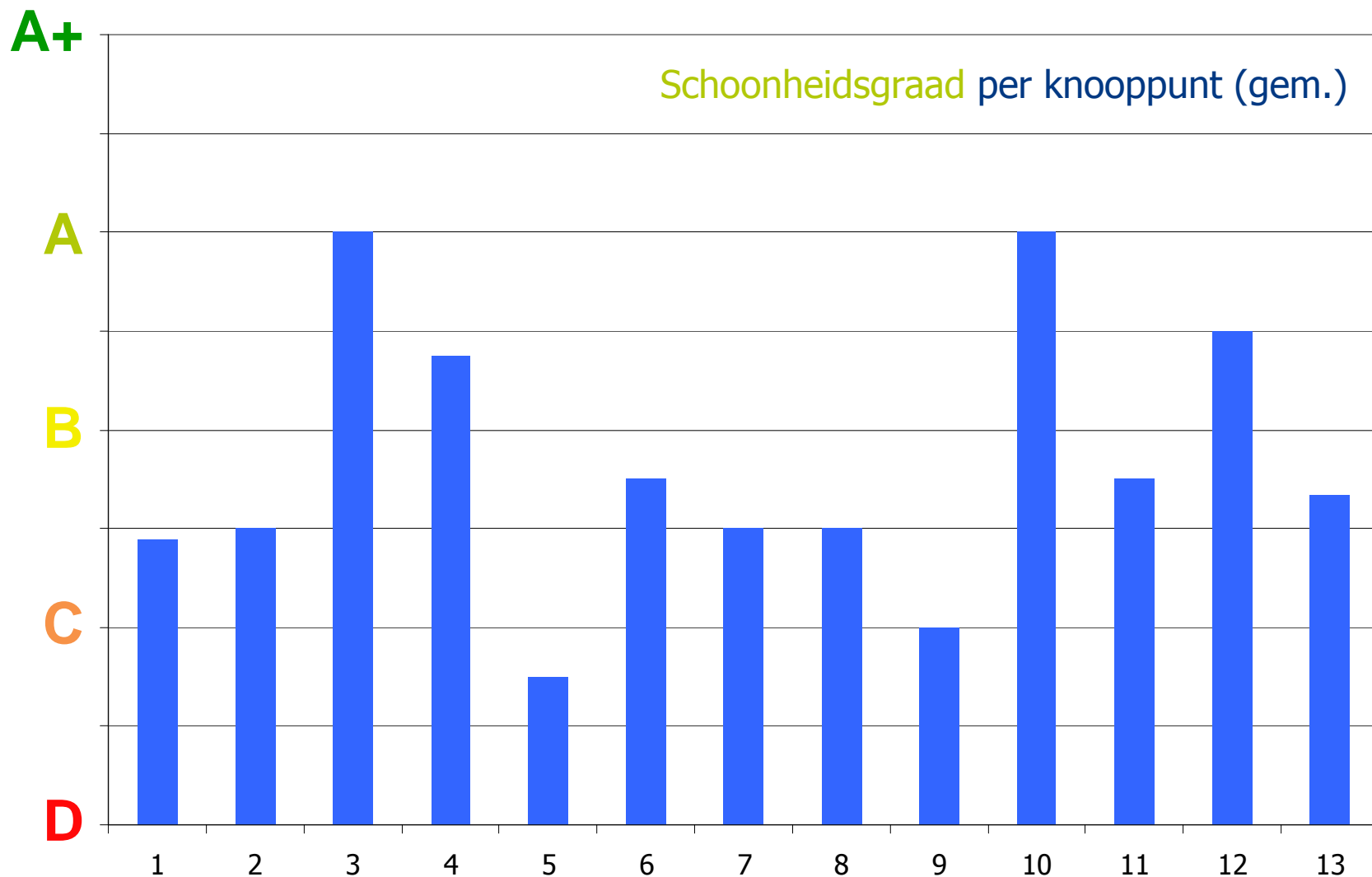
## Visuele inventarisatie schoonheidsgraad snelwegen



# Visuele inventarisatie schoonheidsgraad snelwegen



# Visuele inventarisatie schoonheidsgraad snelwegen





## Visuele inventarisatie schoonheidsgraad snelwegen

- Locaties met het minste zwerfafval (schoonheidsgraad **A+**) vanuit visuele inventarisatie

### Opritten

- A35 afslag 30
- A1 afslag 23
- A6 afslag 8
- A2 afslag 6 (Noord)
- A6 afslag 15
- A16 afslag 20

### Verbindingsbochten

- Beekbergen: *A50(noord)->A1(oost)*
- Lankhorst: *A32(west)->A28(oost)*
- Everdingen: *A27(west)->A2(noord)*
- Heerenveen: *A7(west)->A32(zuid)*
- Maanderbroek: *A30(noord)->A12(oost)*
- Buren: *A35(zuid)->A1(oost)*
- Klaverpolder: *A17(west)->A16(noord)*

### Afritten

- A348 afslag 3
- A326 afslag nb
- A58 afslag 33
- A6 afslag 7
- A29 afslag 21
- A5 afslag nb



## Visuele inventarisatie schoonheidsgraad snelwegen

- Locaties met het meeste zwerfafval (schoonheidsgraad **D**) vanuit visuele inventarisatie

### Opritten

- A50 afslag 13
- A20 afslag 18
- A7 afslag 8
- A28 afslag 21
- A1 afslag 20
- A2 afslag 31
- A79 afslag 3

### Verbindingsbochten

- Beekbergen: *A1(oost)->A50(noord)*
- Eemnes: *A1(zuid)->A1(oost)*
- Zaarderheiken: *A73(noord)->A7(west)*
- Maanderbroek: *A30(noord)->A12(west)*
- Terbregseplein: *A16(zuid)->A20(oost)*
- Buren: *A1(oost)->A35(zuid)*
- St. Annabosch: *A58(west)->A27(noord)*

### Afritten

- A50 afslag 20
- A20 afslag 18
- A20 afslag 17
- A1 afslag 20(noord)
- A1 afslag 20(zuid)
- A44 afslag 3



# Visuele inventarisatie: Opritten – schoon naar vuil

➤ 1. Oprit noord Utrecht (A2-afslag6)



➤ 2. Oprit oost Den Oever (A7-afslag14)



➤ 3. Oprit zuid Rotterdam (A20-afslag17)



➤ 4. Oprit west Uden (A50-afslag13)



➤ Op basis van een enkele waarneming, door middel van GoogleMaps/Streetview



# Visuele inventarisatie: Bochten – schoon naar vuil

➤ 1. Verbinding west->oost - Lankhorst (A32-A28)



➤ 2. Verbinding oost->noord - Heerenveen (A7-A32)



➤ 3. Verbinding oost->noord – Zaarderheiken (A7-A73)



➤ 4. Verbinding oost->zuid - Terbregeplein (A20-A16)



➤ Op basis van een enkele waarneming, door middel van GoogleMaps/Streetview



## Visuele inventarisatie: Afritten – schoon naar vuil

➤ 1. Afrit zuid Almere (A6-afslag7)



➤ 2. Afrit west Heerlen (A76-afslag7)



➤ 3. Afrit oost Assen (A28-afslag38)



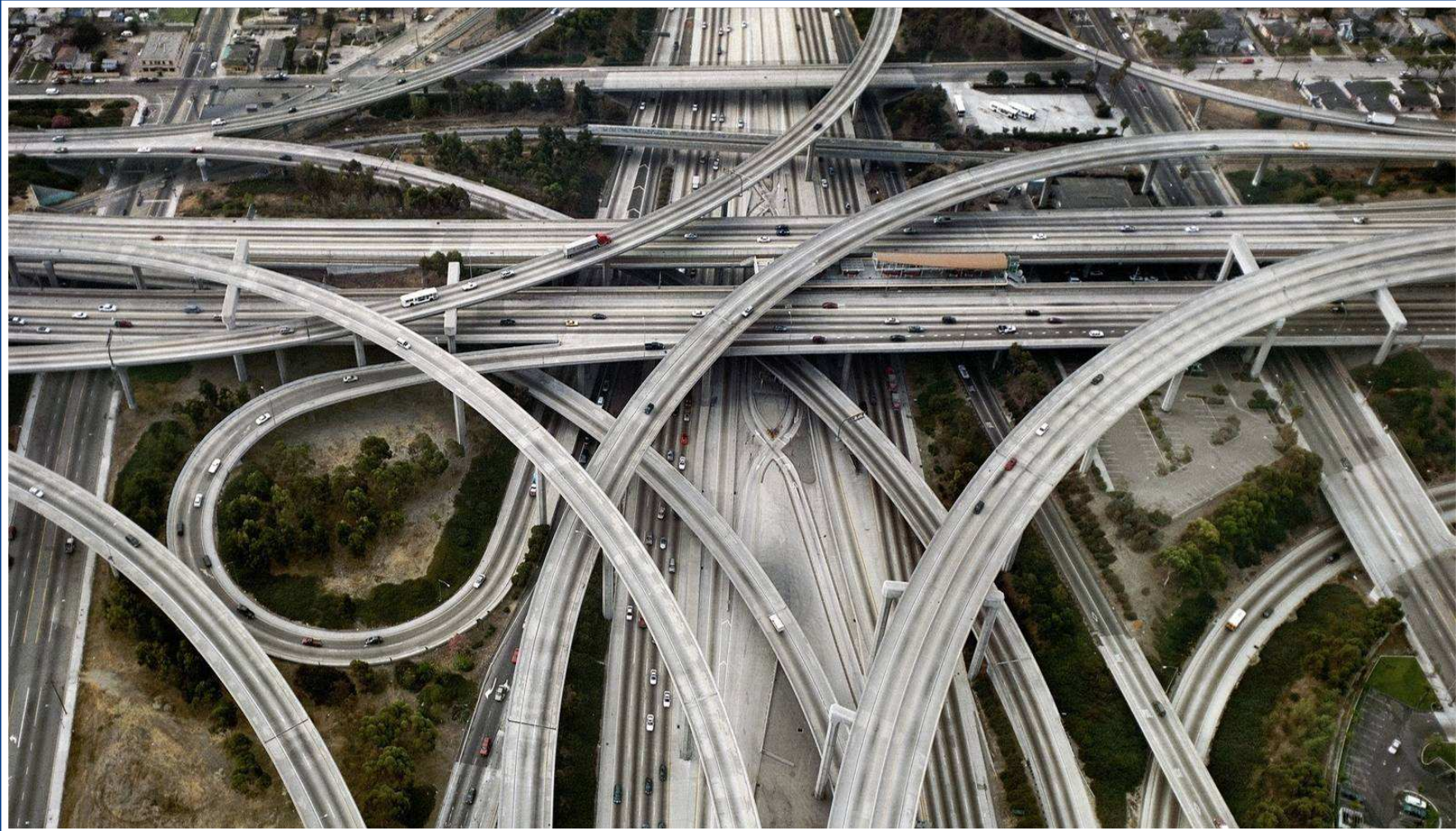
➤ 4. Afrit west Arnhem (A50-afslag20)



➤ Op basis van een enkele waarneming, door middel van GoogleMaps/Streetview

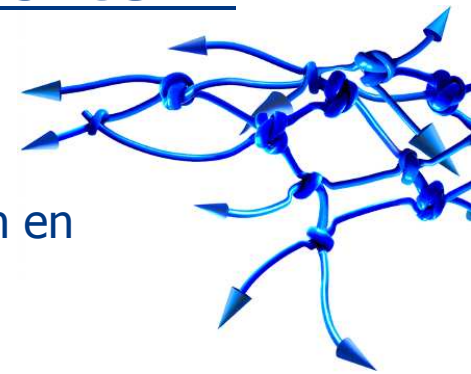


# Wat is de dynamiek van op- en afritten en bochten?



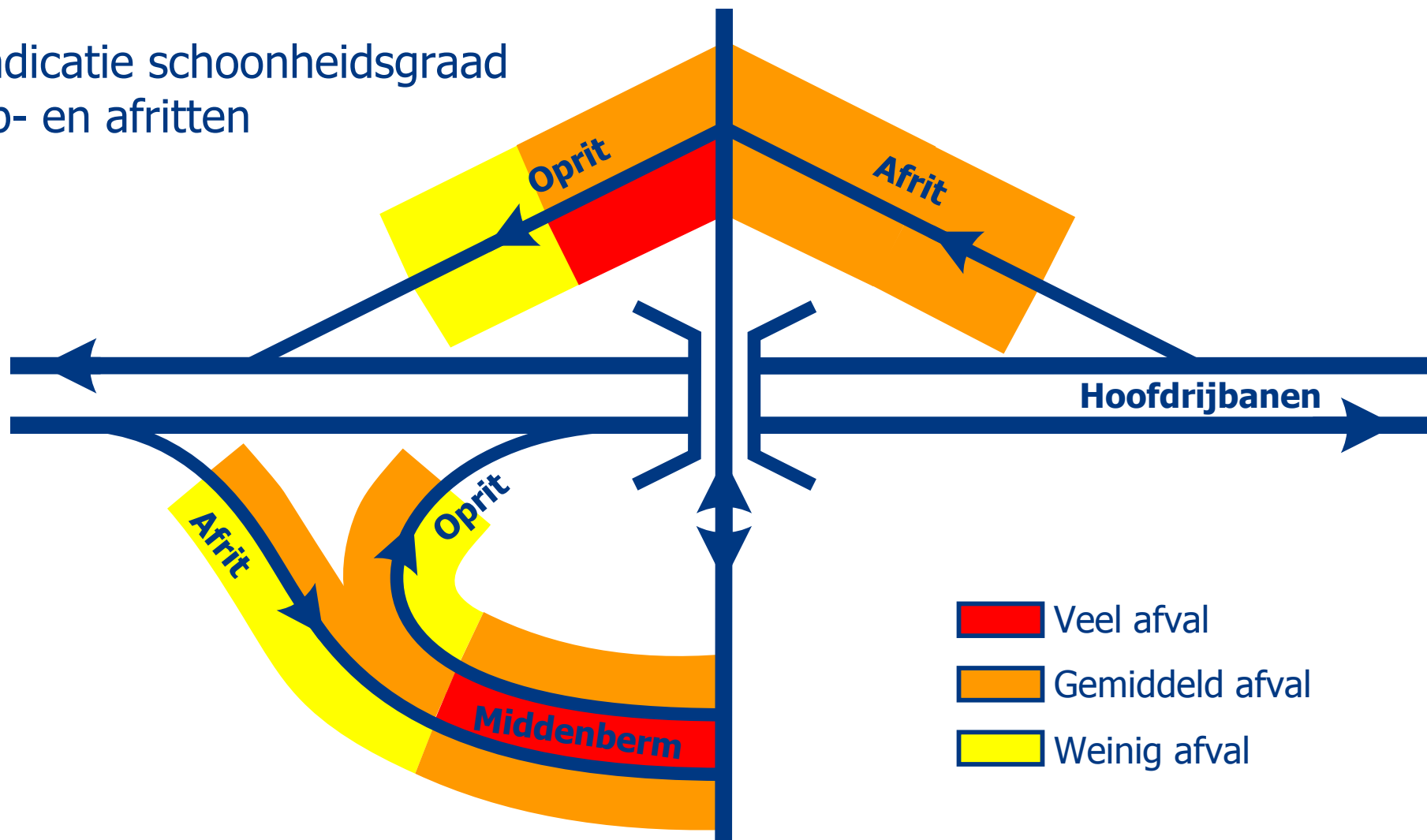
## Wat is de dynamiek van op- en afritten en bochten?

- Snelwegen zijn vaak unieke locaties
  - Zeer uiteenlopende type snelwegen met bijbehorende op- en afritten en verbindingsbochten, maar ook met duidelijke overeenkomsten
  - Sterke luchtstroom van gemotoriseerd verkeer (stofzuiger effect), alles wordt de berm ingezogen
  - Snelwegen, op- en afritten en verbindingsbochten (en parkeerplaatsen) worden door weggebruikers veelal als niet schoon ervaren
- Onderzoeksvraag
  - Ligt er ter plaatse van op- en afritten en verbindingsbochten meer afval dan elders langs (autosnel)wegen (hoofdrijbaan)?



## Wat is de dynamiek van op- en afritten en bochten?

Indicatie schoonheidsgraad  
op- en afritten





## Wat is de dynamiek van op- en afritten en bochten?

### ➤ Hypothese

- Langs alle wegen ligt een basisniveau van afval als gevolg van allerhande invloeden
- Bij op- en afritten en verbindingsbochten ligt meer zwerfafval dan elders. Oorzaken hiervan kunnen zijn:
  - Hoger gevoel van anonimiteit (verminderd zichtbaar)
  - Lagere snelheid (langere verblijftijd)
  - Bijna de bestemming bereikt
- Aan de bestuurderskant ligt meer afval dan aan de rijderkant
  - De middenberm heeft dubbel dit effect dus vaak ook meer afval
- Bij oprit ligt afval meer geconcentreerd aan begin, bij afrit meer verspreid



## Waarom ontstaat zwerfafval langs snelwegen?



A20 – Moordrecht (18)



## Waarom ontstaat zwerfafval langs snelwegen?

- Gedrag is bepalend
  - Verantwoordelijkheid voor afval is beperkt, zowel individueel als gezamenlijk
  - Vuil trekt vuil aan; als er zichtbaar werpafval ligt versterkt dit de toename hiervan
  - Gedragsverandering is moeilijk te bewerkstelligen
  - Vervuilers voelen zich niet verantwoordelijke voor eigen afval
  
- Onderzoeksvragen
  - Wordt het afval bij op- en afritten en verbindingsochten gedeponeerd of is het gevolg van een externe oorzaak, bijvoorbeeld verwaaiing?
  - Hebben de technische eigenschappen van op- en afritten en verbindingsochten invloed op de hoeveelheid zwerfafval langs de autosnelwegen?



## Waarom ontstaat zwerfafval langs snelwegen?

### EenVandaag

Slechts één op de tien mensen (9%) spreekt anderen consequent aan op het laten rondslingeren van afval. De belangrijkste reden om er niets van te zeggen, is angst voor de reactie van de vervuiler (69%). Toch vindt een meerderheid (58%) het wel de verantwoordelijkheid van burgers om elkaar hierop aan te spreken. Dat blijkt uit onderzoek van EenVandaag onder 21.000 mensen.

Vier op de tien mensen (39%) spreken de vervuiler nooit aan op het achterlaten van afval, de helft (49%) doet dit soms wel. Mensen die er wel eens een opmerking over maakten kregen vaak agressieve reacties, tot bedreigingen aan toe. Sommige mensen geven aan hun mond te houden uit angst voor fysiek geweld.

Vier op de tien ondervraagden (38%) vinden dat er in hun directe omgeving een groot probleem is met zwerfafval; 60 procent vindt dat wel meevallen. Vooral jongeren worden aangewezen als schuldigen. De meest genoemde oplossing voor dit probleem is het uitdelen van forse boetes. Ook het plaatsen van extra afvalbakken en vooral ook het regelmatig legen daarvan, is volgens de ondervraagden een goede manier om rondslingerend afval tegen te gaan. En ook vaak genoemd: op meer verpakkingen statiegeld heffen.

*Aan het onderzoek deden 21.018 leden van het EenVandaag Opiniepanel mee. Het onderzoek vond plaats van 2 t/m 5 augustus 2013.*



# Waarom ontstaat zwerfafval langs snelwegen?

## ➤ Hypotheses

- Zwerfafval wordt bij op- en afritten en verbindingsochten weggegooid en is beperkt afkomstig van andere bronnen dan bestuurders. Andere bronnen zouden kunnen zijn
  - Verwaaiing van afval langs snelweg (fuiwerking van de bocht)
  - Afval wat van vrachtwagens (of andere voertuigen) afwaait of afvalt, ladingvuil
  - Afval afkomstig van bedrijven, bijvoorbeeld horeca langs de op- en afrit of nabij verbindingsochten
  
- Afval wordt in bochten weggegooid omdat daar sneller/meer zwerfafval ligt (vuil trekt vuil aan). Oorzaken waarom er zwerfafval ligt zijn:
  - Doordat te beperkt duidelijk is welke taken en gebieden onder welke wegbeheerder vallen
  - Onduidelijke overgangen van beheersgebied of zonder goede afstemming onderling
  - Mensen rijden langzamer bij op- en afritten (concentratie)



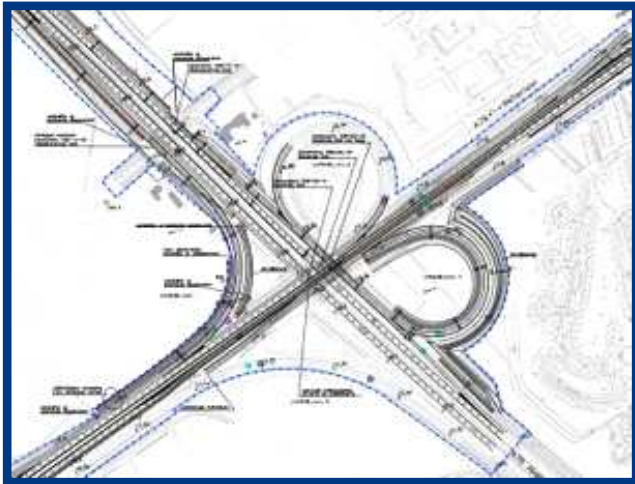
# Waarom ontstaat zwerfafval langs snelwegen?

## ➤ Hypotheses

- De technische inrichting heeft (deels) invloed op de hoeveelheid zwerfafval. Enkele voorbeelden zijn:
  - Bij complexe op- en afritten is het lastiger afval weg te gooien (concentratie)
  - Bomen, verlichting, obstakels beïnvloeden het gevoel van anonimiteit
  - Ruimtegebruik (krap, ruim) beïnvloeden de snelheid en daarmee verblijftijd
- Locatie heeft ook (deels) invloed op de hoeveelheid zwerfafval. Bijvoorbeeld als bestuurders bijna hun bestemming bereikt hebben of als deze nabij horeca of pompstation gesitueerd is
- Zwerfafval blijft bij op- en afritten en verbindingsbochten vaak liggen door de afwezigheid van verschillende invloeden als (rij)wind. Er zal minder verwaaiing optreden



# Waarom ontstaat zwerfafval langs snelwegen?



- Overzicht technische aspecten
  - De complexiteit en het type aansluiting
  - De lengte van de op- en afrit en verbidingsbocht
  - Het hoogteverschil
  - De dichtheid van aanwezige begroeiing
  - De intensiteit van aanwezige verlichting
  - De hoeveelheid en soort obstakels



- Overzicht omgevingsaspecten
  - De omgeving van de aansluiting
  - De kans op filevorming
  - De ligging t.o.v. afvalgenererende locaties



## Wat voor zwerfafval ligt er langs snelwegen?



A20 – Moordrecht (18)





## Wat voor zwerfafval ligt er langs snelwegen?

- Zwerfafval ligt overal
  - Zwerfafval is een verzameling afval vanuit verschillende bronnen
  - Er kan onderscheid gemaakt worden tussen gevaarlijk en niet gevaarlijk afval voor de verkeersveiligheid (uit oogpunt automobilist)
    - Grote stukken afval (autobanden) en/of glas kunnen schade aanrichten aan een auto, verpakkingen zijn over algemeen minder schadelijk
  - De samenstelling van afval langs snelwegen is niet uniek, maar kan wel verschillen van andere locaties
  
- Onderzoeksvraag
  - Waar bestaat het zwerfafval bij op- en afritten en verbindingsochten voornamelijk uit en waarom komt juist dit type zwerfafval vaker voor?



## Wat voor zwerfafval ligt er langs snelwegen?

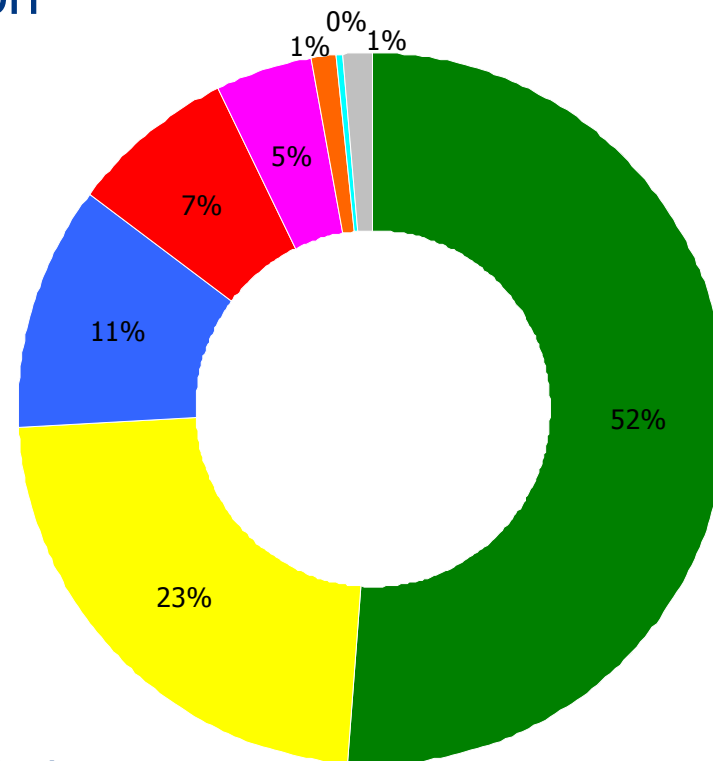
- Pilot in 2005 door NederlandSchoon
  - Meting gedurende 4 weken in twee regio's (Haaglanden en Eindhoven)
  - Gericht op vermindering van de vervuiling van afritten, door middel van:
    - Voorlichting
    - Handhaving
    - Voorziening
    - Geen maatregel (controle)
- Resultaten in kaart gebracht



## Wat voor zwerfafval ligt er langs snelwegen?

### ➤ Pilot in 2005 door NederlandSchoon

- Grote variatie in afvalsoorten
- Voornamelijk eet- en drink verpakkingen
- 85% bestaat uit consumenten Verpakkingen (horeca)
- Weinig tot geen verkeersafhankelijk afval langs snelweg



- Drinken
- Eten
- Roken\*
- Verpakkingen
- Non-food
- Reclame
- Verkeer
- Overig

\*Verpakkingsmateriaal van roken



## Wat voor zwerfafval ligt er langs snelwegen?

### ➤ Hypotheses

- Het zwerfafval bestaat voor een groot deel uit klein zwerfafval (peuken en kauwgom), maar ook werpvuil wat overblijft van consumpties (eten en drinken, fastfood)
- Bestuurders willen van afval af zodra de kans zich voordoet, op- en afritten en verbindingsbochten zijn ideale locaties om iets weg te gooien
- De meeste bestuurders die afval weggooien bij op- en afritten en verbindingsbochten doen dit met voorbedachte rade (ze weten al dat ze het weg willen gooien en wellicht ook al waar ze het weg gaan gooien)
- Het onderscheidt tussen incidentafval en werpafval zorgt mede voor de mate van irritatie



## Wat voor zwerfafval ligt er langs snelwegen?

- Hypothese
  - Samengevat tot 3 belangrijke bronnen
  - Primaire en secundaire oorzaken



## Wat voor zwerfafval ligt er langs snelwegen?



### Bron 1

Primaire oorzaak

Transportafval  
Incidentafval

*Onbewust  
Onvoorzien*



## Wat voor zwerfafval ligt er langs snelwegen?



### Bron 2

Primaire oorzaak

Werpafval  
Stortafval

*Bewust  
Structureel*



## Wat voor zwerfafval ligt er langs snelwegen?



### Bron 3

Secundaire oorzaak

Waaiafval  
Omgevingsafval

*Inrichting*  
*Locatie*





## Hoe wordt het afval langs de snelweg beleefd?



## Hoe wordt het afval langs de snelweg beleefd?

- Schijn bedriegt
  - De beleving van de hoeveelheden zwerfafval zijn bijna nooit gelijk aan de daadwerkelijke hoeveelheden die worden aangetroffen
  - De beleving is verschilt heel erg per type product en de herkenbaarheid ervan
  - Per automobilist kan de mening van veel of weinig zwerfafval sterk verschillen en daarmee ook de ergernis drempel
  
- Onderzoeksvraag
  - Heeft het type zwerfafval, een dermate grote invloed, dat de beleving of ergernis toeneemt wanneer dit wordt aangetroffen?



## Hoe wordt het afval langs de snelweg beleefd?

➤ Voorbeelden herkenbaar afval



➤ Voorbeelden anoniem afval



## Hoe wordt het afval langs de snelweg beleefd?

### ➤ Hypotheses

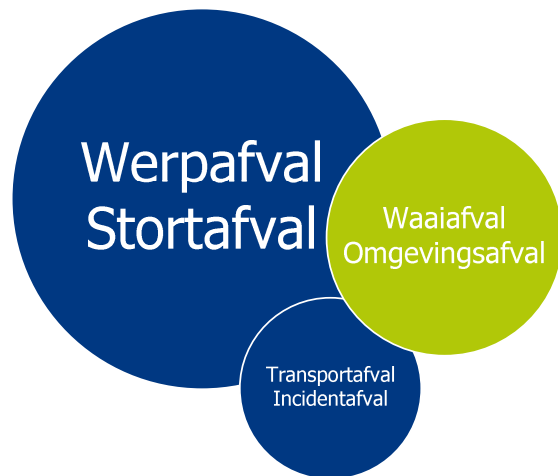
- De beleving van zwerfafval wordt sterk versterkt naarmate de herkenbaarheid van de zichtbare producten toeneemt
- Doordat zwerfafval herkenbaar is, wordt het vrijwel altijd als negatief beoordeeld en daarmee als meer ervaren dan het feitelijk is
- De beleving van zwerfafval wordt versterkt door het feit dat bepaalde producten niet in de berm horen
- Incidentafval wordt maar beperkt gezien als zwerfafval. Het blijft vaak liggen waar het ligt en verplaatst zich niet aan de hand van weersomstandigheden



## Hoe wordt het afval langs de snelweg beleefd?

- Schematische weergave van **feitelijke** hoeveelheid afval langs de weg en de **beleving** van hoeveelheid afval bij bestuurders

Hoeveelheid feitelijk

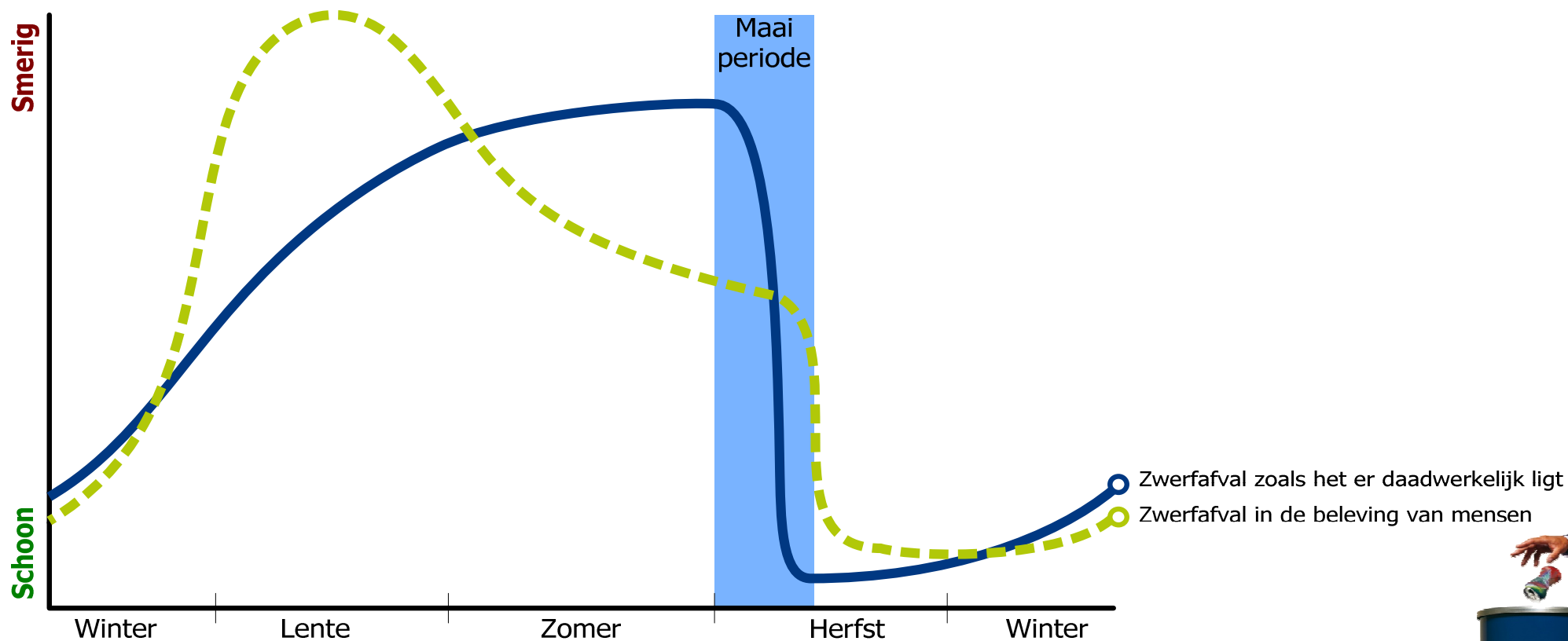


Hoeveelheid beleving



## Hoe wordt het afval langs de snelweg beleefd?

- Zwerfafval wordt minder beleefd naarmate groen hoger staat



## Hoe is zwerfafval opgenomen in de beheersscope?



## Hoe is zwerfafval opgenomen in de beheersscope?

- Prioriteit op verkeersveiligheid
  - Wegbeheerders focussen op verkeersveiligheid en in mindere mate op hoeveelheid afval langs de wegen
  - Beheersgrenzen wegbeheerders Rijkswaterstaat/Provincie/Gemeente zijn in de praktijk niet altijd duidelijk afgebakend
  - Het economisch klimaat dwingt gebiedsbeheerders scherpe keuzes te maken in de besteding van het beheer- en onderhoudsbudget
  
- Onderzoeksvraag
  - Is de zwerfafvalproblematiek voldoende inzichtelijk bij de gebiedsbeheerders?





## Hoe is zwerfafval opgenomen in de beheersscope?

### **Versoberen van het groenonderhoud langs rijkswegen**

Deze maatregel bestaat uit:

1. minder vaak maaien van wegbermen
2. minder begeleidings- en onderhoudsnoei van bomen
3. minder vaak maaien van watergangen

Doordat er minder wordt gemaaid en gesnoeid, worden de kosten voor het groenonderhoud lager.

#### *Wat verandert er ten opzichte van de huidige situatie?*

Vanaf medio 2013 worden de bermen in plaats van twee keer per jaar nog maar één keer per jaar gemaaid. Waar dit niet mogelijk is door geldende wet- en regelgeving wordt er twee keer gemaaid. Vanzelfsprekend mag de werking van de berm niet in het geding komen.

Alle snoeiwerkzaamheden vervallen, behalve de snoeiwerkzaamheden die noodzakelijk zijn voor het bereikbaar houden van plaatsen langs de snelweg of omdat bomen anders dood gaan en/of omvallen. Hierdoor gaan bomen er op termijn slordiger uit zien.

In bermsloten wordt in plaats van jaarlijks één keer per twee jaar gemaaid, maar alleen als bermensloten niet onder het waterschapskeur vallen en dit niet in strijd is met eventueel geldende wet- en regelgeving. Bermsloten met waterschapskeur worden in overleg met Waterschappen zo beperkt mogelijk gemaaid.



Rijkswaterstaat  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*



## Hoe is zwerfafval opgenomen in de beheersscope?

- Huidige werkwijze (n.a.v. interviews)
  - Beheer van de bermen is 364 dagen per jaar in handen van Rijkswaterstaat en overige dag in handen van de "maaier" die contract heeft
  - Er zijn geen duidelijke afspraken over hoe het afval wordt opgeruimd in veel gevallen gaat het afval tijdens het maaien mee en wordt dit niet voor het maaien opgeruimd
  - Tijdens het maaien van de bermen wordt het afval meegemaaid en blijft daardoor versnipperd achter in de bermen
  - Na maaien wordt er afval weg gezogen en mag bepaald percentage zwerfafval overgebleven zijn in de berm waar RWS met beeldbestel op beoordeeld



## Hoe is zwerfafval opgenomen in de beheersscope?

- Huidige werkwijze (n.a.v. interviews)
  - Steeds vaker gebruik gemaakt van grote machines zodat snel gemaaid kan worden
  - Onveilig om in de berm van snelweg zomaar afval te “prikken” dus uitgebreide (kostbare) maatregelen zijn benodigd



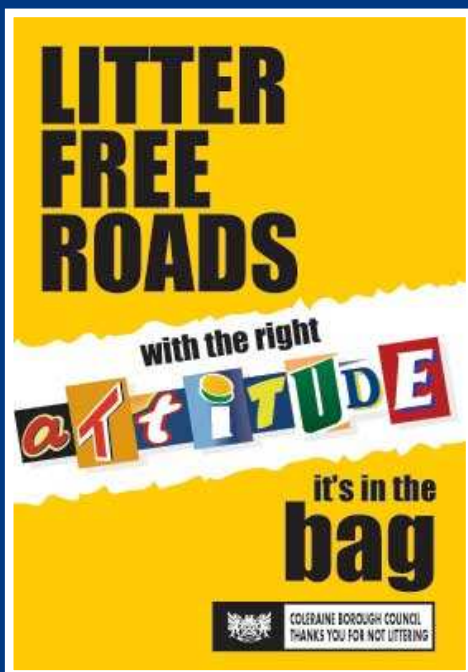
## Hoe is zwerfafval opgenomen in de beheersscope?

### ➤ Hypotheses

- Er ligt in werkelijkheid meer zwerfafval dan vanaf de weg te zien is door de hogere beplanting, wat weer komt doordat er steeds minder gemaaid wordt langs wegen;
- Op- en afritten zijn typische locaties waarbij overgang zit van gebiedsbeheerders (RWS, provincie, gemeente) en daardoor is onduidelijk wie verantwoordelijk is voor opruimen van zwerfafval
- Het grove zwerfafval (of reparatie- en ladingvuil) wordt periodiek opgeruimd, maar het kleine zwerfafval accumuleert door de jaren heen in de berm
- De frequentie van zwerfafval opruimen is niet helder gedefinieerd, en verschilt daarom heel erg per gebiedbeheerder



# Hoe pakken buurlanden het probleem aan?



## Hoe pakken buurlanden het probleem aan?

### ➤ Actieve burenen

- Landen als België, Duitsland en Oostenrijk zijn erg actief op het onderwerp afval in de bermnen van wegen
  - België heeft dit geleidt tot politieke vragen
  - Duitsland heft statiegeld op zowel blik als de kleine petflesjes
  - Verschillende Europese landen hebben de plastic zak uit supermarkten verbannen
- Uit de verschillende stukken is te lezen dat werpafval van automobilisten de belangrijkste vervuiler is. De anonimiteit van een bestuurder wordt hierbij als een van de belangrijkste oorzaken gezien.

### ➤ Onderzoeksvraag

- Wat kunnen wij leren van de ervaringen van onze buurlanden om zo de zwerfafvalproblematiek positief te beïnvloeden?



## Hoe pakken buurlanden het probleem aan?



**De Belg zal het nooit leren: hoeveel campagnes de overheid ook lanceert, we blijven afval uit onze auto gooien. Vooral op- en afritten lijken wel een vuilnisbelt. Onze fotografen struinden de bermen af en troffen een gigantische troep aan.**

De gemeenten en het Vlaams gewest zullen tijdens de komende lenteschoonmaak van de wegen opnieuw een berg zwerfvuil moeten opruimen. Vooral op plaatsen waar auto's vertragen, zoals aan op- en afritten van autosnelwegen en in de bermen van de verkeerswisselaars stapelt het afval zich op.

Ondanks de sensibiliseringcampagnes van de Vlaamse overheid en de gemeenten blijkt de hoeveelheid zwerfvuil nauwelijks af te nemen. 'De diensten van Ovam moeten jaarlijks ongeveer 1,6 miljoen drankblikjes opruimen. De op- en afritten van de autowegen zijn de meest gevoelige plaatsen voor zwerfvuil', zegt Jan Verheyen, woordvoerder van de Vlaamse afvalstoffenmaatschappij Ovam.

'Het zwerfvuil is meer een maatschappelijk probleem dan een milieuprobleem. 76 procent van de Vlamingen ergert zich aan het zwerfvuil en toch zijn er veel burgers die zich ook bezondigen aan het wegwerpen van afval. Dat gebeurt meestal uit gemakzucht', zegt Jan Verheyen.

### Permanente strijd

In 2009 was er een kentering en werd na een intensieve overheidscampagne 17 procent minder zwerfvuil vergaard of een totaal van 3.000 ton. Sommige provincies scoorden bijzonder goed, maar andere provincies moesten nog meer zwerfvuil opruimen dan het jaar voordien.

'Het is een permanente strijd tegen het zwerfvuil. Het opruimen kost handenvol geld. Niet alleen de burger treft schuld, ook de verpakkingindustrie is mee verantwoordelijk voor de grote hoeveelheid zwerfvuil', zegt Etienne Vergauwen, milieu-ambtenaar van de gemeente Puurs.

'Over enkele weken worden er opnieuw opruimacties georganiseerd nog voor het gras en het onkruid beginnen te groeien.'

Het opruimen van het zwerfvuil langs de gewestwegen kostte vorig jaar 3,25 miljoen euro.

BRON: De Standaard - donderdag 28 januari 2010



## Hoe pakken buurlanden het probleem aan?

### Let's Do It! movement and World Cleanup 2013

Meet one of the fastest-expanding civic movements in the history - Let's Do It! The movement was born in 2008 in a little country of Northern Europe – Estonia. 50.000 people came together to get rid of 10.000 tons of illegal garbage from roadsides, forests and towns, cleaning the entire country in just 5 hours.

<http://www.youtube.com/watch?v=LupKihuu0Cw>

The short video about the action inspired people in many different countries to do the same. Thus, the network of people, determined to organize massive cleanup actions to clean their home countries, started to grow. By today, more than 100 different inspired cleanup actions, engaging altogether more than 5 million volunteers, have already taken place in different countries.

Last year Let's Do It! movement, hand in hand with hundreds of volunteers, NGOs and many other groups and organizations, came together to initiate the most ambitious global volunteer action ever - **World Cleanup 2012**: a series of local, national and regional cleanup events taking place from 24th of March 2012 until 25th of September 2012. About half of the world's countries – 96! got on board and held their actions this year.





## Hoe pakken buurlanden het probleem aan?

### ➤ Hypotheses

- Gedragsverandering is mogelijk, bijvoorbeeld door het plaatsen van positief ingestoken berichten op borden wat een positief effect heeft op de hoeveelheid zwerfafval
- Het gebruik van burgerinitiatieven of burgerparticipatie helpt de hoeveelheid zwerfafval terug te dringen (overheid heeft namelijk te weinig middelen)
- Gedragsverandering is mogelijk, door het bewust maken van eigen gedrag maar ook door meer faciliteren zoals bijvoorbeeld extra statiegeld heffen



## De belangrijkste conclusies en vervolgstappen



## De belangrijkste conclusies

- Op- en afritten en bochten zijn fysiek vuil, maar een duidelijke lijn vanuit technische vormgeving of omgeving is niet te herleiden
- Op- en afritten en bochten krijgen geen speciale aandacht in de meeste beheer en onderhoudssystemen van de beheerder
- De beleving van herkenbaar werpafval is groter en wordt versterkt bij lagere snelheden zoals bij op- en afritten
- Een met werpafval (dus niet incidentafval) vervuilde afrit of bocht stimuleert ongewenst kopieer/wegwerp gedrag van mede weggebruikers
- Normactivatie helpt tegen werpgedrag in op- en afritten en bochten



## De belangrijkste conclusies

- Wat doet u met afval in uw auto?



## De belangrijkste conclusies

- De mogelijkheden om afval uit auto op een voorspelbare en vlotte manier weg te gooien in een vuilnisbak is beperkt
- Groot deel van de bewoners van binnensteden kunnen bijvoorbeeld hun auto niet bij hun huis parkeren (20 procent van NL woont in een flat)
- De meeste openbare en betaalde parkeergelegenheden hebben geen afvalbakken
- Er is onbalans tussen veel plekken waar potentieel werpafval gekocht kan worden (verpakkingen) in de omgeving van snelwegen maar beperkte faciliteiten om deze op een correcte manier weg te gooien



## Vervolgstappen

- Overleg met Rijkswaterstaat en andere gebiedsbeheerders om inzichten te delen
- Hypotheses onderzoeken met monitoring van probleem locaties gedurende langere periode
- Onderscheidt maken tussen maai- en prikbestek
- Mogelijk plaatsen bebording langs snelwegen ter vergroting van bewustwording



## Vervolgstappen

- Op herkenbare openbare plaatsen specifieke afvalbakken te plaatsen waar automobilisten hun potentieel werpafval kunnen deponeren
  - Principe “Wat niet in de auto ligt kan ook niet op straat komen”



- Gedacht wordt aan locaties om afval in de auto te voorkomen, zoals
  - Parkeergarages van een gemeente en private organisaties (Q-park)
  - Openbare locaties zoals ziekenhuis, carpoolplaatsen
  - Bedrijfslocaties en horeca zoals Ikea, McDonald's, tankstation

