



# Verkeer

We werken dagelijks aan de veiligheid op de weg. Desondanks vallen er jaarlijks gemiddeld zes dodelijke slachtoffers op Gelderse provinciale wegen door een botsing met een obstakel in de berm. 80% daarvan reed tegen een boom. 4 op de 5 keer stond de boom dicht bij de weg in de obstakelvrije zone. Naast dodelijke ongevallen zijn er ongevallen met ernstig letsel of minder letsel die wij niet zien. Ook op de N319 gebeurt om de zoveel jaar een dodelijk ongeval waarbij de bestuurder tegen een boom rijdt.

## Obstakelvrije zone

Provincie Gelderland hanteert net zoals de andere wegbeheerders landelijke richtlijnen. De bermen langs provinciale wegen dienen ook als vlucht- en bergingszone. In de landelijke richtlijnen is het uitgangspunt een minimale obstakelvrije zone van 4,50 meter. We gaan hier genuanceerd mee om omdat we integraal afwegingen maken op in ieder geval de vijf aspecten. Ieder wegvak is weer anders.

Obstakels hebben we ingedeeld in drie categorieën:

- A – obstakels op 0 tot 1 meter van de binnenkant van de kantstreep
- B – obstakels op 1 tot 2,5 meter
- C – obstakels op 2,5 tot 4,5 meter  
(Bomen vallen onder de noemer obstakels)

## Toepassing obstakelvrije zone

De maten gelden voor een rechte weg die breed genoeg is. Als een weg te smal is of als er een scherpe bocht is, is de kans groter dat een voertuig van de weg raakt. Dan passen we een bredere obstakelvrije zone toe. Verder kijken we naar bomen die het zicht gevaarlijk belemmeren bij kruispunten of uitritten. Als dat het geval is behoren ze tot de A-categorie. Bomen die behoren tot de A- categorie vormen het hoogste verkeersveiligheidsrisico. Deze verwijderen we of als dat kan schermen we ze af. Voor de B- categorie hanteren we het uitgangspunt dat verwijderen gewenst is maar dat de andere aspecten hiervoor medebepalend zijn. Het verwijderen van de C- categorie vindt de Provincie verkeerskundig niet noodzakelijk voor een bestaande weg.

## Afschermen met een geleiderails

Bij de bomen in de A-categorie is een geleiderails zelden mogelijk. De boom staat zo dicht op de weg dat er geen ruimte is. Een geleidrail heeft ook uitbuigruimte nodig. We kijken altijd of afschermen een optie is om bomen te behouden.

## Welke bomen staan op de aanvraag voor de kapvergunning

Dit zijn 30 A bomen en 319 B bomen.

Langs de N319 staan tussen Groenlo en Ruurlo ongeveer 2.000 bomen langs de weg. Van die bomen staan er 783 binnen de minimale obstakelvrije zone van 4,5 meter. Deze hebben we als volgt ingedeeld:

- 30 A – bomen
- 319 B – bomen
- 434 C - bomen

Voor de 30 A- bomen is vanwege het verkeersveiligheidsrisico besloten deze te kappen. Deze staan dicht op de weg, in zichthoeken bij kruispunten of uitritten, of in bochten.

Voor de A- bomen in de bochten onderzoeken we of er ruimte is om een geleiderail te plaatsen. De noodzaak tot kap van A bomen bij uitritten wordt samen met aanwonenden bepaald.

Voor de B-bomen hebben we ook een afweging gemaakt op basis van de andere aspecten. Voor de C- bomen is besloten deze niet vanwege verkeersveiligheidsredenen te kappen. Dit risico is acceptabel.

## 60 km geen oplossing

Bij het aspect verkeer onderzoeken we ook de maximale snelheid. Voor de N319 is dit geen optie. De weg is een belangrijke regionale ontsluiting. Een belangrijke doelstelling is de bereikbaarheid van de Achterhoek waaraan we ook werken via Schakel A-Achterhoek. De weg wordt bv. veel gebruikt door regionale forensen en vrachtverkeer maar ook door verkeer richting A1 en A12. Een lagere snelheid vermindert de bereikbaarheid. Daarnaast zoekt het verkeer dan andere wegen. Dan ontstaan er sluiproutes in het buitengebied over wegen die hier niet op berekend zijn. Teveel verkeer én de fietsers en tractoren zitten ook op deze wegen. Het is juist van belang dat het verkeer de N319 ziet als de beste en snelste optie. Daar is de weg precies voor bedoeld én voor ingericht.