

# Vragen en antwoorden: bomen N315

## **Provinciale Staten hebben toch besloten geen gezonde bomen meer te kappen. Waarom moeten er dan nu bomen weg langs de N315?**

De provincie werkt aan een bos- en bomenbeleid. We verwachten dat dit beleid in de zomer van 2020 klaar is. Daarom kunnen we voor een deel van de werkzaamheden pas daarna de ontwerpen gaan maken. Maar het noodzakelijke onderhoud aan het asfalt van de N315 kan niet zo lang wachten. Tegelijk met het onderhoud kappen we enkele bomen bij zijwegen en uitritten, omdat die het zicht op de weg belemmeren. Deze bomen leveren nu gevaarlijke situaties op. Door ze te kappen, verbeteren we de verkeersveiligheid.

## **Hoeveel bomen plant de provincie terug?**

Voor de werkzaamheden in 2020 kapt de provincie ongeveer 20 bomen. Dit gaat in alle gevallen om bomen die het zicht belemmeren bij kruispunten en uitritten of anderszins een kruispunt onveilig maken.

Uiteraard worden de te kappen bomen gecompenseerd met de aanplant van nieuwe bomen. Dat doen we zoveel mogelijk langs de weg en in overleg met gemeenten. In de regel zijn we verplicht om te kappen bomen 1:1 te vervangen. Maar wij kiezen voor een compensatie van minimaal 1: 1,5. Dat betekent dat we per twee gekapte bomen er drie terug planten in de omgeving van de weg.

## **Waarom kan de provincie niet altijd de vitale bomen sparen?**

Om wegen verkeersveiliger te maken is ruimte nodig voor de aanpassingen aan de weg. Dat kan ten koste gaan van gezonde bomen die dicht bij de weg staan. In een ander geval kunnen bomenlanen zo erg zijn vervallen, dat nieuwe aanplant nodig is. Dan kan het zijn dat we de laatste gezonde bomen moeten kappen om weer een mooie nieuwe laan te krijgen.

## **Waarom plant de provincie geen bomen op de opvallende plekken (bijvoorbeeld als bomen sterven / uitvallen in de bestaande bomenrij)?**

In de buurt van de bestaande bomen(rij) liggen vaak kabels en leidingen in de grond. Daar kunnen we geen nieuwe bomen meer planten. Op een aantal locaties krijgen nieuwe bomen onvoldoende zonlicht. Hierdoor kunnen ze niet uitgroeien tot volwaardige bomen. Door veel verschil in omvang en ouderdom van bomen ontstaat niet het kenmerkende beeld van een bomenlaan. Soms staan de nieuwe bomen dan ook nog te dicht bij de weg. Door op een veilige afstand van de weg, op een goede groeiplaats een nieuwe bomenlaan te planten, ontstaat uiteindelijk het gewenste en kenmerkende beeld van een bomenlaan.

## **Hoe (on)veilig is de N315?**

Uit de ongevals cijfers van de N315 blijkt dat het risico op dit wegtraject (kans op een ongeval en de ernst van de afloop van een ongeval) beduidend hoger is dan gemiddeld op de Gelderse provinciale wegen. De kenmerken van deze weg maken het voor een groot deel minder veilig, zoals de wegbelijning en de bomen. Daarom zetten wij in op verbetering van de verkeersveiligheid op dit traject.

### **Wat is er gedaan met de reacties in de afgelopen jaren?**

In de afgelopen 3 jaar hebben we ideeën, visie en reactie gevraagd op knelpunten en mogelijke oplossingen. In meerdere bijeenkomsten spraken we hierover met omwonenden, belangengroepen, de drie gemeenten en de politie. De reacties verwerken we zoveel mogelijk in het ontwerp voor de aanpassingen aan de weg. Om deze te presenteren richten wij een informatiecentrum in. We organiseren daarbij een aparte bijeenkomst voor aanwonenden en één voor bomen-belangengroepen.

### **Hoe blijven we op de hoogte van de plannen voor de N315?**

Vanaf mei kunt u bij het informatiecentrum in Ruurlo terecht met al uw vragen over dit project.

Open: woensdagen van 12.00-17.00 uur

Locatie: Stationsstraat 12 in Ruurlo.

Wilt u op de hoogte blijven van actuele ontwikkelingen over het project? Meldt u dan aan voor de [nieuwsbrief N315 Doetinchem - Ruurlo](#).

### **Waarom wordt de maximumsnelheid niet teruggebracht naar 60 kilometer per uur?**

De N315 is een belangrijke verbinding in de Achterhoek. Daarom is deze weg door de provincie als 80 km-weg aangewezen. Een 80 km-route houdt veel verkeer weg van de kleinere lokale wegen. Alleen de snelheid op een weg van 80 naar 60 km verlagen is niet voldoende. Ook de inrichting van de weg moet dan worden aangepast. Een lagere maximumsnelheid is alleen afdwingbaar als de weginrichting daarop wordt aangepast. Dat zou een enorme investering vergen.

### **Waarom kan er geen vangrail langs de hele weg komen?**

Het nadeel van vangrails (officiële term: geleiderail) is dat voertuigen die van de weg raken weer terugkomen op de weg. Dit maakt de kans op frontale botsingen groter dan zonder geleiderails. Als ook aan de andere kant van de weg geleiderails staan, kan het voertuig ook daar niet in de berm komen en komt dus altijd op de weg terecht. Dit zou een weg dus juist onveiliger maken.

### **Waarom mogen lantaarnpalen en verkeerslichten wel in de berm staan?**

Die móeten zelfs in de berm staan om goed te kunnen werken. Lantaarnpalen en verkeerslichten dragen bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid. De types die wij gebruiken buigen bij een aanrijding mee. Zo is de kans op ernstige afloop bij ongevallen zo klein mogelijk.

### **Waarom mogen sloten wel in de berm van een weg?**

Sloten dragen bij aan een goede afwatering van de weg, bijvoorbeeld bij harde regenval. Dit komt ook de verkeersveiligheid ten goede. Sloten liggen bijna nooit binnen 6 meter van de weg.

### **Waarom kapt de provincie bomen voor herstel van cultuurhistorische laanstructuur?**

De bomenlaanstructuur, een rechte lijn van bomen geplant op gelijke afstand langs onze wegen, is kenmerkend voor ons landschap. Dit kenmerk willen wij ook over tientallen jaren nog zien. Daar is onderhoud voor nodig.

Als we geen onderhoud plegen aan onze bomenlanen, verdwijnen ze langzaam maar zeker. Bomen hebben een maximale levensduur. Er sterven elk jaar enkele bomen als gevolg van ziekten en plagen, schades door aanrijdingen, steeds meer kabels en leidingen in de berm en door ouderdom.