

# Onderbouwing burgerinitiatiefvoorstel

De aanleiding om 'Stop bomenkap langs N-wegen' te willen agenderen is de richting die het onderhoud aan N-wegen de afgelopen jaren is ingeslagen en de gevolgen daarvan voor bomen die er langs staan. Het huidige beleid van de Provincie leidt er op dit moment toe dat kerngezonde bomen verdwijnen om door de Provincie gewenste 'eindplaatjes' te creëren. Eindplaatjes die ontstaan na grootschalige geldverslindende reconstructies, waarbij hoofdzakelijk verkeerstechnische aspecten meegenomen worden en er geen werkelijke integrale afwegingen worden gemaakt (klimaat is bijvoorbeeld helemaal niet meegenomen en landschappelijke en ecologische waarden komen amper aan bod).

Omdat er veel N-wegen zijn in Gelderland betekent dit beleid concreet dat er de komende jaren een kaalslag gaat plaatsvinden langs onze wegen. Daar staat enige herplant tegenover, maar die biedt amper compensatie voor het verlies (grote boom 1 op 2000, bron: <http://aadvanuffelen.blogspot.com/2017/09/hoeveel-bomen-en-groen-compenseren.voor.html>). Bovendien zijn de groeiomstandigheden aantoonbaar van zo'n slechte kwaliteit dat bomen die nu geplant worden nooit meer de grootte en omvang zullen bereiken die onze kerngezonde (monumentale) bomen nu hebben. Dat is ook helemaal niet de bedoeling van beleidsmakers; er wordt gesproken over levensduren van maximaal 80 jaar. Dat betekent dus dat wij onze monumentale bomen allemaal gaan verliezen en die ook nooit meer terug krijgen.

De Provincie realiseert zich in onze ogen onvoldoende dat ons landschap, onze culturele identiteit en onze inkomstenbron is. Toeristen komen naar de Gelderse streken, van Achterhoek tot Veluwe tot Rivierenland vanwege het streekeigen karakter ervan. Niet voor plain en clean aangelegde wegen, waar de herplant zieltogend langs de weg staat. Juist het authentieke en de afwisselende laanbeplanting, dat worden gewaardeerd, door inwoners, door passanten en door toeristen.

Ons pleidooi geldt voor alle N-wegen in Gelderland, waarbij de Achterhoekse situatie verschilt van die van de rest van Gelderland door het gegeven dat zij als krimpregio te boek staat. Er zal in de toekomst dus eerder minder dan meer verkeer over de Achterhoekse N-wegen gaan...

Wij denken vanzelfsprekend graag met u mee t.a.v. het vergroten van de verkeersveiligheid op N-wegen. Wat dat betreft zijn er nog veel, door de ANWB en VVN en andere deskundigen geadviseerde, mogelijkheden onbesproken en zeker ook onbenut gebleven, zoals het plaatsen van waarschuwingsborden, het aanleggen van rammelstroken, geleiderails, vluchthavens, drempels, het optisch versmallen van wegen i.p.v. verbreden en het kiezen voor asfalt dat minder snel glad wordt (geen zoab dus). Vooraf het verlagen van de maximum snelheid is een zeer effectieve maatregel; veel effectiever dan het verwijderen van alle bomen binnen 4,5 m van de weg. Ook strenger controleren op 'afleidingen' en handhaven op maximum snelheid (met permanente flitspalen) zijn bewezen zeer effectief in het verhogen van de verkeersveiligheid. Helaas hebben dit soort maatregelen, vanwege de eendimensionale focus op het verwijderen van bomen, tot nu toe weinig tot geen aandacht gekregen in de uitwerkingen. Wij hebben nergens iets over drempels, rammelstroken of het verlagen van de maximum snelheid gelezen...

Bij het verlagen van de maximum snelheid denken wij aan het verlagen van de snelheid van 80 naar 70 km per uur (of 60 km/uur op stukken die daarom vragen) op N-wegen. Een dergelijke verlaging belemmert de doorstroom amper, maar heeft wel zeer grote positieve effecten op de veiligheid van mens en dier. Op de N 348 bij Spankeren wordt hiermee al een proef gedaan. Zo 'n proef zou bijvoorbeeld ook op N-wegen in de Achterhoek gedaan kunnen worden, iets wat wij de Provincie in de Nota 'Natuurvisie Achterhoek', uitgereikt op 21 juni 2017 tijdens een werkbezoek aan de Achterhoek, ook al voorgesteld hebben.

Als de Provincie echt wil inzetten op verkeersveiligheid, en het niet slechts een argument is om bomen te kappen, dan is dat de meest voor de hand liggende, de meest effectieve en ook de goedkoopste oplossing voor veel problemen. De verkeersveiligheid wordt hierdoor namelijk flink vergroot, bomen kunnen zonder meer behouden blijven en veel dieren blijven gespaard. Jaarlijks sterven alleen al in de Achterhoek 700 reeën als gevolg van aanrijdingen met een motorvoertuig !

## **Feiten, overwegingen, slotvraag en conclusie**

### **Feiten**

1. Minister van Nieuwenhuizen én de Tweede Kamer hebben uitgesproken dat ‘het kappen van bomen voor verkeersveiligheid tot een minimum beperkt zou moeten worden.’ (Bron: Vragen Van de Graaf en Dik-Faber en antwoord van Minister van Nieuwenhuizen, aanhangsel van de Handelingen 12 juni 2018 ) en (Aangenomen motie Tweede Kamer van 2-10-2018: beperk bomenkap tot een minimum). Een tweet van de Minister van 4 mei vorig jaar luidt: “Eens: bomenlanen zijn prachtig en moeten zoveel mogelijk behouden blijven”.

2. We hebben de CO<sub>2</sub> bindende kracht van alle bomen nú nodig. En aangezien volwassen bomen per boom veel meer CO<sub>2</sub> opnemen dan jonge bomen (Trouw 16-1-2014) moeten zeker alle volwassen bomen blijven staan. Maar ook alle andere gezonde bomen; we kunnen er niet eentje missen.

3. Een integrale afweging verwarren met een smalle verkeerstechnische invalshoek, hetgeen de Provincie stelselmatig doet, is een Provincie onwaardig. Klimaat en biodiversiteit, we zeggen het nog maar een keer, is bijvoorbeeld in het geheel NIET meegenomen.

4. De Provincie schrijft in haar rapport: “Uitgangspunt voor verkeersveiligheid is om toe te werken naar een weg zonder bomen in de obstakel vrije zone”. De obstakelvrije zone is volgens de Provincie 4,5 tot 6 meter breed.

Er is echter geen enkel bewijs dat de verkeersveiligheid zal verbeteren wanneer wegen volledig obstakel vrij zijn. Het tegenover gestelde lijkt eerder het geval: wegen die boom-obstakelvrij zijn, nodigen uit tot scheuren en vergroten ondertussen het risico van verblinding door de zon (vooral van belang op oost-west-wegen). En dan is niet een boom de pineut, maar een tegenligger, een fietser of een wandelaar. Het zijn dus slechts aannames en veronderstellingen waar de Provincie vanuit gaat.

Daarbij komt de vraag of de veiligheid op veel N-wegen überhaupt in het geding is ! Zowel de ANWB als VVN hebben vastgesteld dat slechts een beperkt aantal N-wegen serieuze risico's met zich meebrengen.

De Provincie beroept zich bij haar streven naar volledig obstakelvrije bermen op zogenaamde CROW ‘richtlijnen’. Die ‘richtlijnen’ zijn echter een advies, zo zegt CROW, een denktank die zijn wortels heeft in de wegenbouw. Ook hebben ze geen juridische basis. “Er mag aan deze ‘richtlijnen’ geen doorslaggevende rol worden toegekend”, zo zegt CROW, hetgeen de Provincie wel doet door haar beleidsuitgangspunt hier volledig op te baseren. CROW zegt op haar website: “Het gaat niet om het massaal weghalen van bomen“, ook niet als die zich binnen de 4,5 tot 6 m van de weg bevinden. Toch is dit precies wat de Provincie nastreeft.

5. De provincie gaat selectief om met cijfers om het gevoel van verkeersonveiligheid aan te wakkeren. Dit zijn de werkelijke cijfers:

- De helft van het aantal verkeersdoden zijn fietsers (CBS Statline, 2018)

- De meeste verkeersslachtoffers vallen op gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom (51%); 19% op provinciale wegen (Monitor Verkeersveiligheid SWOV en CBS Statline 2018)
- Er vielen in 2018 in Nederland 678 verkeersdoden, waarvan 35% automobilisten
- Er vielen in 2018 in Gelderland 93 verkeersdoden
- Als de landelijke verdeling ook voor Gelderland geldt, waren er 31 dodelijke ongevallen met automobilisten
- 35% van de verkeersongevallen betreft enkelvoudige ongevallen (zoals een botsing met een obstakel of een val)
- Bij 27 % van de enkelvoudige ongevallen is een boom betrokken.

Extrapolerend zijn er in Gelderland dan 3 dodelijke, enkelzijdige ongevallen met een auto per jaar tegen een boom, de rest is door botsing met straatmeubilair, een vluchtheuvel, een greppel of sloot.

6. De Provincie Gelderland vindt veiligheid van mensen zeer belangrijk, zegt zij. Wij ook. We brengen enkele statistische wetenswaardigheden (bron: CBS Statline, 2017) onder uw aandacht:
- Jaarlijks overlijden in NL 20.000 mensen aan de gevolgen van vieze lucht/fijnstof (bron: RTL Nieuws, 7 mei 2019). Fijnstof dat zo goed door bomen wordt gefilterd.
  - ***Er overlijden elk jaar mogelijk 3 mensen a.g.v. een aanrijding met een boom in Gelderland.***

De Provincie Gelderland wil alle bomen binnen een obstakelvrije zone van 4,5 tot 6 m verwijderen om – misschien – per jaar een paar mensenlevens te redden. Ondertussen staat zij wel toe dat onze lucht, onze bodem en ons water dermate vervuild is geraakt, dat hierdoor jaarlijks duizend en meer mensen in Gelderland overlijden. Een Provincie die op bomen jaagt, terwijl echte schuldigen op allerlei gebied ongehinderd hun gang kunnen gaan en veel en veel meer slachtoffers maken ! Maar bomen, die misschien elke jaar wel tientallen mensen het leven redden door hun aanwezigheid, die moeten weg, want die zijn dodelijk...

7. Aanplant, herplant en verplaatsen van bomen is een groot probleem. Niet alleen wordt er volstrekt onvoldoende herplant gepleegd (2000 jonge bomen is het equivalent van 1 grote boom), maar is er ook gewoon geen plaats voor, omdat kabels en leidingen voor gaan. Zo geeft de Provincie zelf toe. Daarbij komt dat jonge aanplant het ook nog eens op veel plaatsen aantoonbaar zeer slecht doet; het blijven miezerige boompjes die nooit of te nimmer een volwassen staat zullen bereiken, laat staan zullen uitgroeien tot mooie monumentale exemplaren. Oorzaken daarvan zijn het ontbreken van de juiste zorg en aandacht (aanplant in het juiste seizoen, juiste boomsoort, watergift), te weinig voeding in de bodem en een te lage grondwaterstand. Aan alle drie is wat te doen, maar heeft vooralsnog bij de Provincie blijkbaar weinig prioriteit. Het over willen gaan op het verplaatsen van volwassen bomen is gedoemd te mislukken. Dat kan alleen wanneer bomen hier jarenlang op worden voorbereid. Het resultaat van deze onrealistische plannen: nog meer gezonde bomen die wegvallen.

8. Bomen zijn geen ‘voorwerpen’ of ‘obstakels’ zoals door verkeersdeskundigen telkenmale wordt geschreven. Of je nu wel of niet van bomen houdt, een boom tot een ding reduceren dat simpelweg in de weg staat, gaat voorbij aan alle waardevolle functies en betekenis die bomen hebben. Ze hebben grote ecologische waarde (de Hollandse eik staat op nummer 1) voor de natuur en grote emotionele waarde voor mensen. Naast het ‘vangen’ van CO<sub>2</sub> zorgen, met name grote, bomen voor het dempen van geluid, filteren van fijnstof, bufferen van water, bieden van nest-, schuil- en foeragemogelijkheden voor vogels en veel andere dieren, zijn ze een oriëntatiepunt voor vleermuizen, geven ze schaduw en bescherming tegen weer, wind en zon, voorkomen hittestress en verblinding door de zon. Een boom van 100 jaar oud bijvoorbeeld vangt de CO<sub>2</sub> van zo’n 10.000 auto kilometers per jaar en in een grote eik ‘wonen’ 320 verschillende soorten insecten. Jonge bomen bieden slechts een fractie van wat grote oude bomen te bieden hebben.

9. Iedere verkeersdeelnemer is in de eerste plaats verantwoordelijk voor zijn eigen gedrag en veiligheid. Deelnemen aan het verkeer is nooit zonder risico en zal dat ook nooit worden, hoeveel bomen je ook kapt. Verkeersveiligheid hangt, zoals inmiddels vaak genoeg is bewezen, nauw samen met het gedrag van mensen (roekeloos rijden, smartphone gebruik, alcohol en drugs). Onderzoeken variëren in het percentage van ongevallen die een direct gevolg zijn van afleiding: van 68% (Monitor Verkeersveiligheid SWOV uit 2017) tot zelfs 90% (Metronieuws 23-2-2016).

Feit is dat de meeste bermongevallen plaatsvinden a.g.v. onverantwoordelijk rijgedrag, vooral veel te hard en roekeloos rijden (bron: Bomen langs de weg: vriend of vijand, [www.gezondheid.be](http://www.gezondheid.be)). In 40% van de bermongevallen is alcohol in het spel (bron: [www.vrt.be/vrtnws/nl/2017/06/12](http://www.vrt.be/vrtnws/nl/2017/06/12)) en 12%-23% van de verkeersdoden in Nederland is het gevolg van alcohol in het verkeer (bron: SWOV factsheet).

Onverantwoordelijk rijgedrag kan en mag nooit op de samenleving of de natuur worden afgewenteld, niet qua kosten en niet qua gevolgen. In gedragsaanpassing is dus de winst te behalen, niet in grootschalige bomenkap. Tegen dergelijk gedrag valt namelijk niet op te kappen.

10. Wij constateren een grote discrepantie tussen uitspraken van de Provincie in rapporten (“Het streven van de Provincie is volledig obstakelvrije zones”) enerzijds en tijdens informatie- en inloopbijeenkomsten gedane, en door PR-mensen in de media herhaalde, uitspraken anderzijds (“Wij vragen inwoners, betrokkenen en belangenorganisaties om samen met ons de afwegingen te maken”). Als overheid met twee tongen praten, raakt aan de beginselen van (on)behoorlijk bestuur zoals vastgelegd in artikel 3 van de Algemene wet Bestuursrecht. (AwB).

Wat de Provincie wil is duidelijk. Wat ze daarbij als strategie hanteert ook: mooie verhaaltje voor het slapen gaan vertellen over verkeersveiligheid en onrealistische beloftes doen, teneinde salamiworst-snijdend haar doel te bereiken. Een belediging voor de intelligentie van inwoners.

## Overwegingen

1. We staan voor een enorme opgave als het gaat om vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot. Volwassen grote bomen zijn de best denkbare CO<sub>2</sub> vangers op aarde en voorlopig ook de enige. Vanwege perverse subsidieprikkels, verdienmodellen en kromme EU richtlijnen heeft er de afgelopen jaren overal in Nederland massale bomenkap plaatsgevonden, zowel door overheden als door natuurbeheerorganisaties. Het maatschappelijke draagvlak voor dit soort beleid heeft zijn grenzen inmiddels ruimschoots bereikt. Zelfs medewerkers en oud-medewerkers van deze natuurbeheerorganisaties laten nu publiekelijk van zich horen. Inmiddels is de regering wel naarstig op zoek naar grond voor het aanplanten van 10.000 hectare bos, omdat ook zij zich nu, rijkelijk laat, realiseert dat we veel meer en snel ook extra bomen nodig hebben. Dat betekent tegelijkertijd dat we dus extreem zuinig moeten zijn op alle gezonde bomen die we (nog) hebben. En zeker niet lichtzinnig kappen.

2. Nieuwe aanplant zal nooit meer de omvang en leeftijd bereiken die de huidige bomen hebben bereikt. Door grote tekorten aan voeding in de bodem, te lage grondwaterstand, slecht snoeien en onderhoud, droogte, plagen, ziektes, verkeer etc. Wat je nu weghaalt, zal daarom nooit meer terugkomen ! Kijk maar eens hoe de jonge aanplant het doet langs wegen in bijvoorbeeld de Achterhoek. Zielige boompjes, die nooit uit zullen groeien tot volwaardige volwassen exemplaren en die vaak al voor de derde of vierde keer zijn aangeplant (N315 Ruurlo-Borculo). Tevergeefs. Ze slaan niet aan. Mooie beloftes van de Provincie blijken loze woorden. De prachtige nieuwe bomenrijen die worden voorgespiegeld, zijn een luchtspiegeling.

3. Bij inloopavonden over onderhoud aan N-wegen ligt vanaf de eerste seconde eenzijdig het accent op verkeersveiligheid. Aanwezig bij dit soort avonden zijn belanghebbende landschapsarchitecten, verkeersdeskundigen, managers, pr medewerkers, en projectmedewerkers. De Provincie zegt een open dialoog en consensus na te streven wat betreft bomen langs N-wegen. Maar bij de inloopavonden hebben wij ervaren dat er aan het uitgangspunt van 4,5 tot 6 meter obstakel vrije berm niet valt te tornen. Dat is geen consensus nastreven, dat is je eigen plan koste wat kost doordrukken. En ook al temporeert de Provincie haar voornemens; deze blijven wel als zwaard van Damocles boven het hoofd van de bomen en ons hoofd hangen; de bedoelingen van de Provincie zijn immers glashelder. Dat wekt onzekerheid, achterdocht en irritatie bij inwoners.
4. Gelderlanders koesteren hun landschap, hun natuur, hun bossen en hun (laan)bomen. Laanbomen zijn de dragers van het Gelderse landschap. Ze verhogen de kwaliteit van onze leefomgeving. Grootschalige bomenkap amputeert het landschap, onze cultuur en onze ziel. Bomen zijn ons groene kapitaal. Laanbeplanting betekent meer dan een rij bomen langs een weg; ze geven karakter en uitstraling aan onze streken. Ons landschap is bovendien ook een grote bron van inkomsten en in economische zin voor de toeristische sector van vitale betekenis. Het kappen van alle bomen, inclusief honderden monumentale vitale bomen, die binnen 4,5 tot 6 m van de weg staan op alle N-wegen zal onomkeerbare schade toebrengen aan het landschap, zeker ook aan het Achterhoekse coulissen-landschap.
5. Sinds 2013 verliest Nederland jaarlijks meer bos dan er nieuw wordt aangeplant. en verliest Nederland procentueel sneller bos dan het Amazonegebied. Nederland heeft samen met Ierland al het laagste aandeel bos in Europa. Het op grote schaal vernietigen van groen kapitaal en uitholling van groene functies werkt desastreus uit op onze biodiversiteit en ons klimaat. (Volkskrant,: 1 miljoen planten- en diersoorten dreigen uit te sterven, 7 mei 2019).
6. Bomen langs wegen zijn voor veel inwoners een dagelijks contact met de natuur, meer nog dan bomen in een bos of natuurgebied. Bewezen is dat een groene omgeving zorgt voor toename van welbevinden en vermindering van stress.
7. Het maatschappelijk draagvlak in Nederland voor het onnodig en op grote schaal kappen langs wegen en in bossen, heeft inmiddels haar grens bereikt. Uit enquêtes blijkt dat maar liefst 80-95% van de Nederlanders tegen onnodige bomenkap is (bron: <http://laatmijstaan/lezersberichten>). Daar waar (landelijke) natuurorganisaties en plaatselijke belangenverenigingen en stichtingen al jaren protesteren tegen de grootschalige en meestal onnodige bomenkap van overheden en natuurbeheerorganisaties, laten nu ook 'gewone' inwoners hun stem horen. Jarenlang onderdrukte en sluimerende ongerustheid en onbehagen worden nu zichtbaar (Bron: Telegraaf, een nieuws soort volksverzet: de strijd tegen de bomenkap). De geest is uit de fles. Ook in Gelderland bestaat veel weerstand tegen bomenkap, blijkend o.a. uit het in zeer korte tijd (10 dagen) ondertekenen van ruim 1800 inwoners van het burgerinitiatief. Veel inwoners zijn bezorgd over hun leefomgeving. Monumenten die verdwijnen komen namelijk nooit meer terug.
8. Wij vinden dat de Provincie zich betuttelend en overheersend opstelt als het gaat om landschapsinrichting langs wegen (over wat wij mooi moeten vinden) en verkeersveiligheid (wat goed voor ons is) . Wat wij mooi vinden, maken we zelf wel uit en of het kappen van bomen bijdraagt aan de verkeersveiligheid, is maar zeer de vraag. Blijkbaar geldt voor de nieuwe Omgevingswet wel dat burgers gezamenlijk mogen en moeten beslissen over zaken betreffende ruimtelijke ordening en landschap, maar strekt die 'eer' zich niet uit tot N-wegen. Dan is het ineens weer de Provincie die bepaalt.

Het is een zeer populair verschijnsel: de gedachte dat je het landschap via 'inrichtingsplannen' naar je hand kunt zetten. Overheden, natuurbeheerorganisaties, al dan niet aangejaagd door Brussel,

allemaal geloven ze in de maakbaarheid van de natuur. Over smaak valt niet te twisten, maar die is blijkbaar wel op te leggen. Landschapsarchitecten zijn van mening dat de samenhang in de bomenlanen strak moet zijn. Zij vinden onze lanen maar een rommeltje. Maar die afwisseling vinden wij inwoners juist mooi, dat authentieke. En geen hele stukken vervangen door keurige rijen jonge boompjes. Het landschap is van ons en niet van de Provincie.

Nog absurder is het om gezonde bomen, die daar niet speciaal voor geprepareerd zijn, te willen verplaatsen. Dat is gedoemd te mislukken met als gevolg nog minder bomen over langs de N319. De Provincie doet alsof bomen blokken uit een blokkendoos zijn die je naar believen kunt verschuiven en verplaatsen net zoals het in hun kraam te pas komt. Een zeer grote misvatting !

9.. Niet alleen de veiligheid voor mensen is belangrijk, de veiligheid voor dieren is dat evenzeer. Jaarlijks sterven er alleen al in de Achterhoek 700 reeën door een aanrijding met een motorvoertuig. Dat de Provincie Gelderland dan aan jagers vraagt om er wat meer af te schieten zodat er minder op de weg lopen is de wereld op zijn kop en te gek voor woorden. Verlaging van de maximum snelheid zou dit ‘probleem’ behoorlijk kunnen verminderen.

## Slotvraag

**De vraag staat centraal of bomen langs N-wegen nou echt dat risico vormen wat de Provincie ons probeert voor te spiegelen ?**

- a. De ANWB heeft in 2014 aan haar leden gevraagd om voor hun Provincie aan te geven welke wegen zij als gevaarlijk ervaren. Uit dit onderzoek sprongen de N336, de N303 en de N830 er in negatieve zin uit. Daar is inmiddels veel aan gedaan. Verder toont dit onderzoek aan dat 19% van de N-wegen in Gelderland (20 van de 106 N-wegen ) voor 78% van de onveiligheid voor weggebruikers zorgt. Een paar ‘boosdoeners’ dus (waar de N319 niet bij hoort overigens).
- b. Het SWOV instituut heeft een studie gedaan naar de ernst van boomongevallen in relatie tot de afstand van een boom tot de wegrand en daaruit blijkt dat de ernst van boomongevallen **NIET** aantoonbaar afneemt met het groter worden van de afstand ! (bron: SWOV, WPM-model, 1983).
- c. Onderzoek in Frankrijk heeft aangetoond dat er geen verschil bestaat tussen het aantal dodelijke ongevallen tussen departementen met weinig of met veel bomenrijen langs de wegen (bron: [www.vrt.be/vrtnws/nl/2017/06/12](http://www.vrt.be/vrtnws/nl/2017/06/12)).
- d. VeiligVerkeer Nederland ziet geen enkele reden om Provinciale wegen fysiek aan te pakken. “Veel ongelukken gebeuren op slechts enkele wegen”, zo blijkt uit onderzoek van de VVN. Wel denkt zij dat handhaving op snelheid zou baten (De Gelderlander, 27 maart 2018).
- e. Frans onderzoek toont aan dat het verlagen van de maximum snelheid op ‘N-wegen’ in Frankrijk met 10 km/u jaarlijks 350 tot 400 verkeersdoden scheelt. Daarom verlaagde de Franse Overheid in 2018 de maximum snelheid op ‘N-wegen’.
- e. In aantallen gezien vormen bomen langs N-wegen in Gelderland slechts een beperkt risico. In de Provincie Gelderland zijn jaarlijks 93 verkeersdoden te betreuren (CBS statline). waarvan 30% vindt plaats buiten de bebouwde kom (o.a. op N-wegen). 30% van de ongelukken buiten de bebouwde kom is het gevolg van een eenzijdige aanrijding en bij ‘slechts’ 27 % van deze eenzijdige aanrijdingen is een boom betrokken (bron: SWOV factsheet en [www.gezondheid.be](http://www.gezondheid.be)). Dat betekent heel concreet dat er jaarlijks in Gelderland gemiddeld genomen 3 personen overlijden, waarbij een boom direct of indirect een rol heeft gespeeld (er kan ook nog sprake zijn geweest van een medische oorzaak).

Wanneer de Provincie schermt met te verwachten aantal minder verkeersdoden door boom-obstakelvrije zones, geeft zij niet aan hoeveel extra doden er door toenemende fijnstof in de lucht te verwachten zijn, blijkbaar tellen die niet mee als verkeersslachtoffers...

## **Conclusie**

Op grond van het bovenstaande, concluderen wij dat probleem (aantal dodelijke ongevallen tegen bomen) en maatregel (het streven naar volledig obstakelvrije bermen ten koste van landschap en natuur) zich niet tot elkaar verhoudt en de Provincie de risico's zwaar overdrijft.

Wij willen een beleid dat respect heeft voor het landschap en de natuur, dat draagvlak heeft in de samenleving, dat aantoonbaar werkt, waar de omvang van het probleem in relatie staat tot de maatregel en dat de juiste prioriteiten stelt en niet met schijnoplossingen komt. Er zijn veel deskundigen die de verwachte vermindering van verkeersslachtoffers door bomen ernstig betwijfelen en weerspreken, en juist een toename van verkeersongevallen verwachten.

Het door de Provincie Gelderland ingezette beleid is daarmee in onze ogen contraproductief en zelfs destructief, terwijl er voldoende alternatieve mogelijkheden door ons en diverse experts zijn aangedragen om N-wegen wél veiliger te maken.

N-wegen kunnen maar op één manier écht veiliger worden gemaakt en dat is door verlaging van de maximum snelheid van 80 naar 70 km per uur. Bovendien verlaagt een lagere maximum snelheid de CO<sub>2</sub> uitstoot aanzienlijk (bron: Kennislink, 4-3-2019) en vermindert ook de luchtvervuiling en het verkeerslawaaï aanzienlijk. Daarbij verbetert het de doorstroming (bron: <http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl>).

Handhaven en gedragsbeïnvloeding zijn maatregelen waar vandaag nog mee begonnen kan worden.