Verschillen

OME wil over het gehele traject 60km/uur instellen. De provincie wil over de gehele lengte van Heerderweg, met uitzondering van de Norelbocht, een snelheidsregiem hanteren van 80km/uur, waardoor ook de inrichtingseisen voor de weg veel zwaarder zijn dan bij een 60km-regiem. In het provinciale plan zijn de smalle bermen uitgevoerd in (roze) beton, terwijl OME groene bermen heeft voorgesteld. De provincie legt het fietspad op veel plaatsen direct langs de erfgrenzen, waardoor het uitzicht vanuit de uitritten verslechtert en daarmee een veiligheidsrisico voor de gebruikers van het fietspad veroorzaakt. OME doet dat niet. Het fietspad heeft bij de provincie een breedte van 2,50m, terwijl dat bij OME 2,25m bedraagt.

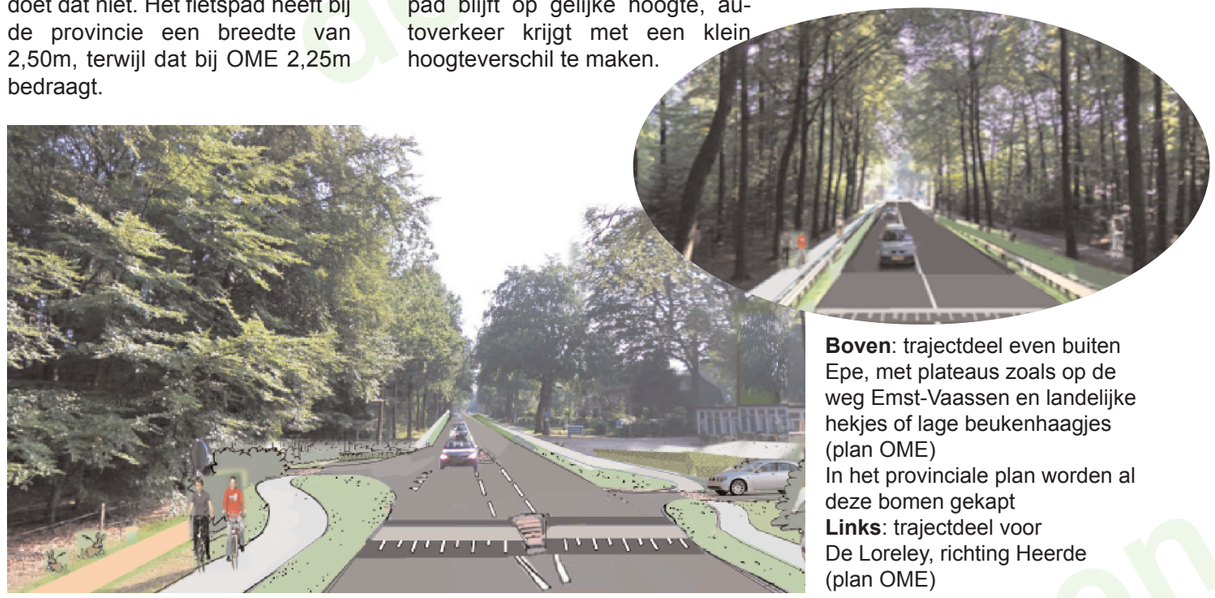
Meer verschillen

Bij het provinciale plan rijdt de vuilniswagen over het fietspad. Bij het OME-plan wordt een andere wijze van vuilnis ophalen voorgesteld.
Het OME plan voorziet in het, in overleg met de gemeente, opknappen van de veelgebruikte fietsroute vanaf de Burg. Diepenhorstlaan en maakt op dié locatie over de Heerderweg een extra dubbele fietsoversteek. Dit i.p.v. bij de Vijfpotenweg, zoals in het provinciale plan, die wij minder nodig en gevaarlijk vinden. In het OME plan zijn bij alle zijwegen verhoogde fietskruisingen voorzien, die de veiligheid voor de (brom)fietsers aanmerkelijk verbeteren. Het fietspad blijft op gelijke hoogte, autoverkeer krijgt met een klein hoogteverschil te maken.

Nog meer verschillen

OME heeft ook in een voetpad voorzien, dat loopt vanaf hotel-restaurant Dennenheuvel tot aan de bushaltes bij het politiebureau. De snelheid op de gehele Heerderweg wordt 'afgedwongen' door de aanleg van vlakke 60km-plateaus, zoals die ook tussen Emst en Vaassen liggen.

Bent u nog geen lid?
Steun ons plan en word gratis lid van Ons Mooi Epe via www.onsmooiepe.nl/lid-worden (donaties zijn zeer welkom: NL92RABO0307451151 t.n.v. Ons Mooi Epe)
info@onsmooiepe.nl



Boven: trajectdeel even buiten Epe, met plateaus zoals op de weg Emst-Vaassen en landelijke hekjes of lage beukenhaagjes (plan OME)
In het provinciale plan worden al deze bomen gekapt
Links: trajectdeel voor De Loreley, richting Heerde (plan OME)

Informatieavond: 25 april 19.30 uur, Dennenheuvel. Komt allen!

De vereniging 'Ons Mooi Epe' houdt op 25 april voor haar leden, aanwonenden van de Heerderweg e.o. en ieder die de dreigende grootschalige bomenkap wil helpen voorkomen een voorlichtingsavond, waarop het 60km-plan nader wordt toegelicht en allerlei vragen kunnen worden gesteld en beantwoord. Deze bijeenkomst vindt plaats in hotel-restaurant Dennenheuvel (Heerderweg 27) en begint om 19.30 uur.
Nadere informatie over zowel de bijeenkomst in Dennenheuvel als over de verdere voortgang vindt u op onze website www.onsmooiepe.nl. Houd die de komende tijd dus in de gaten.
Heeft u vragen over het provinciale plan, neemt u dan contact op met de provincie. Heeft u vragen of opmerkingen over het 60km-plan van OME, komt u dan naar de informatieavond of stuur alvast een email naar info@onsmooiepe.nl.
Er is nog een lange weg te gaan, maar wij kunnen ons niet voorstellen dat de provincie Gelderland en de gemeente Epe zomaar voorbij kunnen gaan aan wat wij inmiddels, met steun van vele Epenaren, hebben bereikt.

April 2016

Stand van zaken rond de herinrichting van de Heerderweg

De vereniging Ons Mooi Epe (OME) heeft in het afgelopen half jaar hard gewerkt om de dreigende kaalslag op de Heerderweg door de provinciale plannen zoveel mogelijk te voorkomen.
Zoals ongetwijfeld bekend is, heeft de vereniging een eigen ontwerp voor reconstructie van de Heerderweg gemaakt: het 60km-plan. De provincie heeft ons plan op eenzelfde manier uitgewerkt als haar eigen ontwerp.
Het grootste verschil tussen beide plannen is ons inziens niet de veiligheid van de verkeersdeelnemers, want die is in ons plan net zozeer gewaarborgd als in het provinciale plan; het grote verschil zit in het aantal te kappen bomen.
Daarnaast kenmerkt ons plan zich door het instellen van een 60km-regiem op de gehele Heerderweg.
Ons plan komt hiermee tegemoet aan de wens van vrijwel alle indieners van de 118 zienswijzen die medio 2013 werden ingediend.

Wat betekent dit concreet: In het plan van de provincie worden 546 bomen gekapt (exclusief de te kappen bomen op het terrein van Dennenheuvel). In het plan van OME zijn dit 57 bomen (ook excl. Dennenheuvel). Dat is net iets meer dan 10% van het aantal bomen dat de provincie wil kappen.
Ten behoeve van het verbeteren van de veiligheid worden op alle kruisingen middeneilanden gemaakt en worden de fietspaden 'uitgebogen'. Om zoveel mogelijk bomen te sparen heeft OME deskundigen geraadpleegd en zijn methoden onderzocht om de fietspaden, waar die dicht tegen bomen aanliggen, zonder wortelschade toch te kunnen verbreden.
De provincie spreekt in haar berichtgeving nog steeds over 'het behoud van het groene karakter' en het 'zo min mogelijk aantasten van de laanstructuur' van de Heerderweg. Wij vragen ons af in hoeverre het beeld dat de provincie daarmee schetst reëel is, omdat in haar plan de bomen nog steeds *volgend* zijn en geen prioriteit hebben. Bij het ontwerp van OME gaan veiligheid en behoud van bomen gelijk op.

De bomen blijven staan

De situatie even voor Dennenheuvel in het plan van Ons Mooi Epe

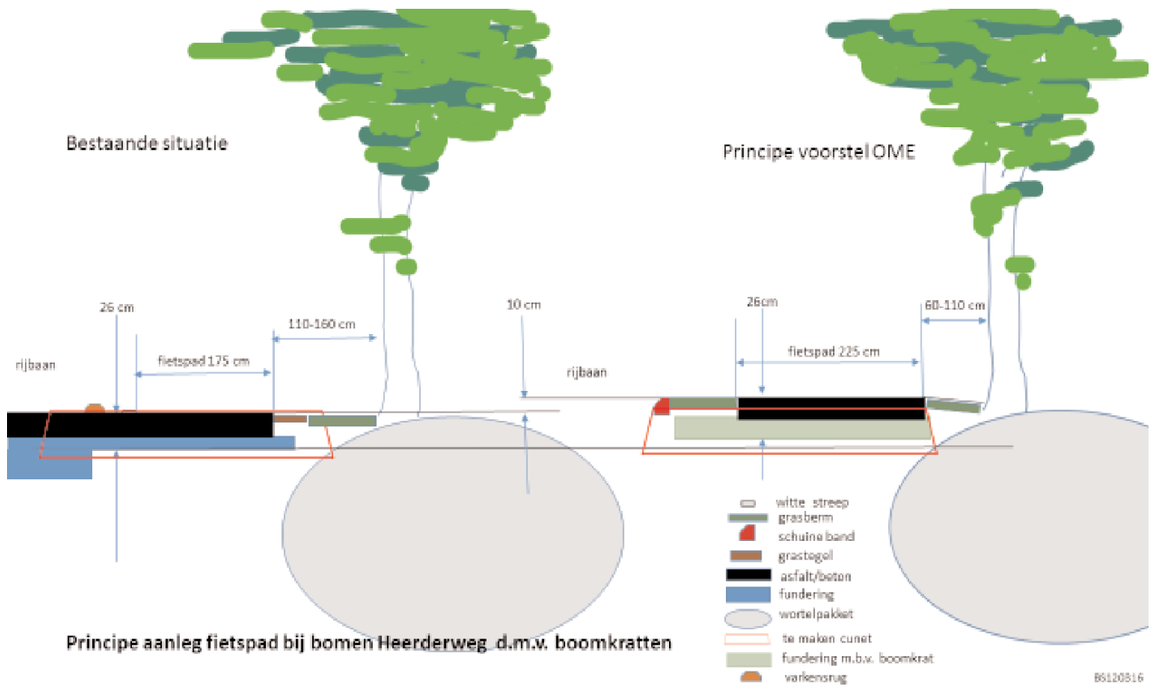
De situatie even voor Dennenheuvel in het plan van de provincie

Wat is er tot nu toe gebeurd

OME heeft alle stukken die betrekking hebben op het inspraakproces van de provincie, zoals dat vanaf 2013 gelopen is, bestudeerd en kwam tot de conclusie dat niet het proces, maar de INHOUD van dat proces niet correct is geweest.
Om die reden heeft OME zelf een plan ontworpen, waarbij de wens voor een 60km-regiem en de wens tot behoud van zoveel mogelijk bomen wel worden gehonoreerd. Dat heeft er toe geleid dat commissieleden van de Provinciale Staten, na een enerverende vergadering in december, waar velen van u aanwezig waren, er bij de gedeputeerde op hebben aangedrongen, het alternatieve plan van OME verder te onderzoeken. Welnu, dat proces is inmiddels in volle gang. Op dit moment worden door een extern bureau beide plannen beoordeeld op verkeersveiligheid.
Vanaf het begin heeft OME getracht om samen met de provincie één goed alternatief plan te ontwikkelen, maar dit is van de hand gewezen, omdat de ambtelijke opdracht opdracht iets anders aangaf, nl. het samen optrekken met 2 plannen en die plannen afzonderlijk laten beoordelen. Wij hebben ons daar met enige tegenzin bij neergelegd.

Verkeer en bomen

Gaan verkeersveiligheid en bomen eigenlijk wel samen? Een boom levert geen enkele bijdrage aan verkeersveiligheid en dus, als verkeersveiligheid boven alles zou gaan, zouden eigenlijk alle bomen langs alle wegen moeten verdwijnen. Maar zo zit de wereld natuurlijk niet in elkaar. Als er een herinrichting van een weg aan de orde is, dan dienen beide zaken zorgvuldig te worden afgewogen. Dat is volgens ons bij het provinciale plan echter niet gebeurd: verkeersveiligheid is prioriteit-1 en daarvoor moet alles wijken - behalve moeilijk verwijderbare bebouwingen die dicht bij de weg staan, zoals dat bijvoorbeeld bij ‘de Keet’ het geval is. Met andere woorden: verkeersveiligheid gaat blijkbaar toch niet boven alles! Overigens is door OME aangetoond dat de Heerderweg zeker niet tot de onveiligste wegen van Gelderland behoort.
Wij denken over deze afweging dus fundamenteel anders dan de provincie.
OME heeft een plan ontwikkeld waarbij én de verkeersveiligheid én het behoud van zoveel mogelijk bomen voorop staan. En dat is wat ons betreft ook gelukt. Voor ongeveer de helft van het 60km-plan volgen wij het provinciale voorstel, omdat dat natuurlijk ook goede elementen bevat. Daar waar dat teveel bomen kost, laten wij het fietspad liggen waar het nu ligt, verbreden het tot 2,25m en treffen speciale voorzieningen voor de bomen, waardoor zelfs ook hun groeikansen verbeteren. Omdat het wortelpakket van de bomen vooral aan de kant van de woningen zit, is deze oplossing uitstekend uitvoerbaar. Hieronder is dat in een voorbeeld weergegeven.



Principe aanleg fietspad bij bomen Heerderweg d.m.v. boomkratten

Waterafvoer

Op bepaalde delen van de Heerderweg worstelt de provincie met het probleem van de waterafvoer. Naar het oordeel van de provincie is in ons 60km-plan daarin onvoldoende voorzien. Wij denken daar anders over en hebben uitstekende en werkbare oplossingen aangedragen. De wegbreedte van 6,50m is heel normaal en komt veel voor op locaties in en buiten gemeenten, zonder dat daar zelfs maar enige sprake is van de noodzaak van toepassing van infiltratiekratten voor waterberging. Dergelijke opslagkratten vragen enorm veel ruimte, wat al gauw ten koste gaat van veel bomen.
Mocht in de ontwerpfase blijken dat er toch extra voorzieningen nodig zijn, dan kan daar op creatieve wijze in voorzien worden, maar dan uiteraard zonder dat er bomen moeten worden gekapt. Dat kan dan bijvoorbeeld worden gerealiseerd door infiltratiekratten in de groene bermen in te graven of onder de fietspaden aan te leggen, waardoor het fietspad feitelijk als doorlatend oppervlak beschouwd mag worden. Ook het handhaven van veel meer bomen op zichzelf heeft een positief effect op de waterhuishouding in de grond. De aanzienlijke vermindering van de aaneengesloten verharding en de groene bermen van het 60km-plan zullen bijdragen aan een goede, natuurlijke opname van water in de bodem, waardoor de hoeveelheid af te voeren water verder beperkt wordt. Volgens ons behoeft voor de aanleg van infiltratiekratten dus geen enkele boom te worden gekapt.

Uitwerking OME-plan met boomkratten

Bomen die 100 jaar geleden zijn aangeplant, stonden toen nog langs een rustige weg in ruime groene bermen. Zo ook de beukenlanen langs de Heerderweg. In die 100 jaar werden wegen breder, kwamen er vrij liggende fietspaden en ook tracés voor kabels en leidingen in de ondergrond. Hemelwater kan zo niet meer infiltreren door de grote oppervlakken aan verharding. Inmiddels zijn er veel-toegepaste oplossingen om bomen ook langs deze wegen te laten groeien.
Op de foto hieronder is te zien hoe een fietspad op zogenaamde boomkratten dicht tegen de bomen wordt aangelegd.

Onder het fietspad blijft de mogelijkheid bestaan voor infiltratie van hemelwater. De speciale boomkratten zijn slechts 8,5cm hoog en worden aangebracht bovenop de boomwortels. Het zijn grote drukverdelende matten, die de ondergrond niet verdichten en water en zuurstof doorlaten voor de wortels.

Het mooie van de toepassing van boomkratten is, dat deze ook nog een goede fundering vormen voor de verharding, die b.v. kan bestaan uit betonplaten.

Pluspunten toepassing boomkratten voor Heerderweg

De fundering voor het nieuwe fietspad hoeft niet diep te worden uitgegraven en boomwortels blijven gespaard, waarmee bomen blijven behouden.
Er zijn minder infiltratiereservoirs nodig en er is op termijn geen opdruk van het fietspad door boomwortels. De breedte van het fietspad kan als waterdoorlatend worden beschouwd.

de bomen staan voor de mensen