



Bomen drukke verkeersroute geveld zonder hinder

Van den Nagel ruimt 350 bomen in anderhalve week

De discussie over de vraag aan welke zijde van de Meester J.B. Kanlaan in Punthorst het nieuwe fietspad zou moeten worden gelegd, duurde jaren. Deze laan is een belangrijke verkeersader voor de omgeving en wordt omzoomd door enorme bomen. Toen er eindelijk een akkoord werd bereikt, stapte Van den Nagel in. Binnen anderhalve week waren de bijna 350 bomen verdwenen zonder dat Punthorst er iets van had gemerkt.

Auteur: Guy Oldenkotte

De Meester J.B. Kanlaan is een belangrijke weg voor inwoners uit meerdere gemeenten. Midden in Punthorst staat de Dr. Maarten Lutherschool, met leerlingen uit de wijde omgeving. Leerlingen komen dagelijks vanuit Punthorst, Staphorst, IJhorst, Rouveen, Nieuwleusen, Balkbrug, Dedemsvaart en Dalfsen op de fiets naar school. De weg is echter ook een belangrijke route die Nieuwleusen en Den Hulst met Staphorst verbindt. De fietsende kinderen en ouders moeten dus de strijd aanbinden met het bestemmingsverkeer

en automobilisten die proberen de drukte op de nabijgelegen snelweg A28 te vermijden. Dat brengt risico's met zich mee en zorgt voor een strijd die de fietsers niet kunnen winnen.

Daarom werd jaren geleden het idee geopperd om een vrijliggend fietspad langs de weg aan te leggen. Aan welke zijde van de Meester J.B. Kanlaan dat moest zijn, werd daarna het onderwerp van een uitvoerige discussie. De aanwezigheid van particuliere tuinen en sloten bood de gemeente

onvoldoende mogelijkheden om het fietspad zelf aan te leggen. Ook stonden er bijna 350 volwassen bomen langs de weg. Die discussie ging lange tijd heen en weer, totdat het project gestart kon worden dankzij een ruilverkavelingsprogramma in Staphorst en het Reestdal. De politiek had de eerste stap gezet; nu was het aan de markt om daar invulling aan te geven.

Emvi-aanbesteding

Die markt werd uitgenodigd zijn invulling van de



5 min. leestijd

benodigde werkzaamheden voor te leggen via een openbare aanbesteding. De gemeente was van zins het project toe te kennen op basis van de economisch meest voordelige inschrijving (emvi). Dat bleek de inschrijving van Ploegam uit Oss te zijn. Een van de redenen waarom deze inschrijving werd beoordeeld als 'economisch meest voordelig', was omdat dit bedrijf als enige voorzieningen in zijn plan had getroffen om de werkzaamheden uit te voeren zonder daarvoor de weg volledig af te sluiten.

De combinatie van fietsers en veel verkeer brengt risico's met zich mee - een strijd die de fietsers niet kunnen winnen

'Behalve dat er zo'n 350 bomen verwijderd moesten worden, moeten we ook allerlei leidingen en kabels verleggen voordat we kunnen beginnen met de aanleg van het fietspad', zegt Tom Beunk van Ploegam. De werkzaamheden zijn dit voorjaar begonnen en als het project geen oponthoud kent, schat Beunk dat de oplevering eind najaar zal zijn. Ploegam heeft bewust voor een aanpak gekozen waarbij de weg niet volledig hoeft te worden afgesloten voor het verkeer. 'Je kunt een belangrijke

doorvoerweg zoals de Meester J.B. Kanlaan niet zomaar voor een langere periode afsluiten.'

Vol aan de bak

De expertise van Ploegam zit vooral in het grondwerk en de infrastructurele activiteiten. Voor het vakkundig verwijderen van bomen zonder daarbij overlast te veroorzaken, schakelde Ploegam een andere expert in. De Van den Nagel groep uit Elspeet is al meer dan 30 jaar gespecialiseerd in het vellen en uitrijden van hout. 'We zijn meteen met groot materieel aan de slag gegaan om dit project snel te kunnen afwerken', legt Martijn Boertjes van Van den Nagel uit. Met een 20 ton zware mobiele kraan, die voorzien was van een Groeneveldt-houttang, en twee zagers met motorzagen werd de klus binnen twee weken geslecht. Dat leverde hoofdaannemer Ploegam al direct enige dagen tijdwinst op bij aanvang van het project. 'Wij hadden twee weken voor het rooien van de bomen ingepland, maar al na anderhalve week waren de bomen allemaal weg.' Martijn Boertjes dankt die snelle doorlooptijd aan de goede samenwerking, waarbij volgens Tom Beunk goede ervaringen worden opgedaan, vlot wordt gewerkt en de onderlinge verstandhouding goed is.

Continu contact

Snel werken terwijl er toch verkeer langsrijdt, vereist veel communicatie en onderling begrip. 'Onze werktijden waren van half acht tot vijf. Elke ochtend bij de opstart van het werk werd er eerst een uur uitgetrokken om gezamenlijk de verkeersdoorstroming te bespreken', licht Boertjes toe. Ploegam had daarvoor twee verkeersregelaars ingehuurd. Die zien er aan beide kanten van het project op toe dat de verkeersdoorstroming optimaal is.

ACHTERGROND

'Behalve met elkaar stonden ze ook rechtstreeks in contact met de machinist, zodat alles op elkaar kon worden afgestemd.' Het verkeer hoefde alleen volledig te worden stilgelegd op de momenten dat er daadwerkelijk een boom viel. Eenmaal op de grond werd de boom zo snel mogelijk naar een nabijgelegen depot gebracht, waar hij in stukken werd gezaagd en de rest tot houtsnippers werd verwerkt.

Die snelle doorstroming is zeker te danken aan de goede onderlinge samenwerking, maar bovenal aan een goede planning. 'Wij hebben een verkeersdeskundige in dienst; die heeft alles vooral goed afgestemd. Door met Van den Nagel af te stemmen welk materieel zou worden ingezet en hoeveel ruimte dat vereiste, konden we de bomen snel verwijderen', stelt Tom Beunk van Ploegam. Zo werden langs het gehele werkgebied van 4,5 km lang reflecterende schildjes gezet en werd de toegestane rijnsnelheid van het verkeer verlaagd naar 30 km per uur. Martijn Boertjes voegt daaraan toe: 'Daarnaast zagen wij erop toe dat de vrachtwagen en de kraan niet al te ver uit elkaar liepen, wat de verkeersdoorstroming zou kunnen verstoren.'

Economisch versus emotie

Ploegam won de aanbesteding op basis van het emvi-principe, maar zag ook in dat een goede verstandhouding met omwonenden belangrijk zou zijn. 'Voorafgaand aan de werkzaamheden hebben wij eerst een bewonersavond georganiseerd om ze onze plannen voor te leggen. Daarnaast hebben we alle bewoners van de woningen waar straks het fietspad komt te liggen, thuis opgezocht en de ins en outs met hen besproken', vertelt Tom Beunk. Speciaal voor het project had Ploegam een omge-



Door kraan en vrachtwagen dicht bij elkaar te houden, kon Van den Nagel snel werken.



Bomen en takken werden op depot verwerkt.

vingsmanager aangesteld. Die was tijdens het roien van de bomen continu in het werkgebied aanwezig voor het beantwoorden van vragen of opmerkingen vanuit de omgeving. Het moet een saaie tijd zijn geweest: 'Wij hebben tijdens onze werkzaamheden geen vragen vanuit de omgeving gehad of iets van eventuele problemen gemerkt', herinnert Martijn Boertjes zich.

Bij Van den Nagel weet men hoe hout op de economisch voordeligste manier ingezet kan worden. Vandaar dat ze een scherpe prijs konden geven. 'Wij komen uit de bosexploitatie en weten dus hoe we het maximale uit het hout kunnen halen', zo verklaart hij. Van den Nagel beschikt over vier rooimachines, zeven uitrijders, een *skidder*, sleeptrekkers, kranen, rupskranen, verrijkers voor het snoeiwerk en de nodige vrachtwagens om het materieel aan en af te voeren. Speciale aggregaten en grijpers van Groeneveldt Grijpers maken het mogelijk om bomen uit te zagen en te kantelen, om ze vervolgens op lengte te zagen zonder daarbij de omgeving tot last te zijn. Dankzij speciale sensoren op de machines worden de gezaagde houtblokken verdeeld over stapels met hout van dezelfde dikte. Zo kunnen de vrachtwagens steeds op tijd een volle lading hout van dezelfde afmetingen wegrijden. De sensoren die bepalen welke dikte het hout heeft en dus aangeven op welke stapel het moet worden gelegd, geven tevens tijdig een seintje aan de vrachtwagenchauffeur, zodat deze weet wanneer hij moet gaan rijden. Die nauwe afstemming dankzij de techniek en de kennis over de maximale exploitatie van hout komen Van den Nagel bij dit soort projecten goed van pas. 'Dat is de reden waarom wij de aannemer een lage prijs kunnen geven.'



Martijn Boertjes



Enmaal gezaagd werden de achtergebleven stompen helemaal weggefreed.

Precisiewerk

Snel kunnen werken zegt niet altijd iets over kwaliteit. En waar gehakt wordt, vallen spaanders. Dat weet Martijn Boertjes als geen ander. Maar de werkzaamheden bij Punthorst hebben geen problemen opgeleverd. 'Waar de vrees bestond dat er kabels of andere voorzieningen liepen die beschadigd zouden kunnen worden, hebben we eerst proefsleuven gegraven. En nadat de bomen

waren verwijderd, hebben we de stompen helemaal afgefreed. Alles is dus verwijderd zonder dat er ook maar iets is beschadigd.' Dankzij de goede afstemming met de verkeersregelaars hebben ook passerende auto's en fietsers geen nadelige effecten ondervonden. 'Op momenten waarop er een boom ging vallen, werd alles even tot stilstand gebracht.' En met de boom op de grond was de verkeersdoorstroming daarna weer even snel als voorheen.

Het duurt nog even voordat het nieuwe vrij liggende fietspad bij Punthorst een feit is. Tot de beoogde opleverdatum, eind dit najaar, kan er nog van alles gebeuren wat een vertraging of een probleem zou kunnen opleveren. Aan de bomen die jarenlang de Meester J.B. Kanlaan omzoomden, zal het niet meer liggen: die waren binnen twee weken na aanvang van de werkzaamheden verdwenen.



Be social

Scan of ga naar:

www.Boomzorg.nl/artikel.asp?id=19-7340