

1.	INLEIDING.....	3
1.1.	Aanleiding.....	3
1.2.	Ligging plangebied	3
1.3.	Aanpak	4
1.4.	Geldend bestemmingsplan.....	5
1.5.	Leeswijzer	6
2.	BESTAANDE SITUATIE TRACÉ	8
3.	BELEIDSKADER.....	10
3.1.	Inleiding	10
3.2.	Rijksbeleid	10
3.3.	Provinciaal beleid	11
3.4.	Regionaal beleid.....	14
3.5.	Gemeentelijk beleid.....	16
4.	PLANBESCHRIJVING	18
4.1.	Uitgangspunten fietspad.....	18
4.2.	Tracé	21
4.3.	Natuurcompensatie	23
4.4.	Beeldkwaliteit	24
4.5.	Analoge verbeelding gebied projectbesluit	24
5.	MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN.....	25
5.1.	Milieu	25
5.2.	Waterhuishouding	26
5.3.	Archeologie	28
5.4.	Flora & fauna.....	29
5.5.	Kabels & leidingen.....	38
6.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	39
7.	MAATSCHAPPELIJKE AANVAARDBAARHEID.....	40
7.1.	Overleg	40
7.2.	Zienswijzen.....	40

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

De gemeente Wijchen heeft in het collegeprogramma 2002 - 2006 aangegeven meer aandacht te willen besteden aan de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Mede daardoor en op verzoek van de Leefbaarheidsgroep Alverna is het project 'Aanleg fietspad Heumenseweg' ontstaan. De Heumenseweg wordt vooral gebruikt als fietsroute voor middelbare scholieren die vanuit het buitengebied de school in Alverna bezoeken. Daarnaast is er veel recreatief fietsverkeer in de omgeving. Ondanks de inrichting als 60 km/h erftoegangsweg wordt de weg in de huidige vorm door fietsers als onveilig ervaren. Grote snelheidsverschillen tussen het gemotoriseerd en langzaam verkeer en bomen dicht langs de rijbaan worden als voornaamste oorzaak genoemd. Echter, ook de vele hoogteverschillen, een bochtig tracé en vele uitritten langs de Heumenseweg dragen bij aan het ongemak en het onveiligheidsgevoel onder het fietsverkeer.

Het doel van dit project is het aanleggen van een fietsvoorziening langs de Heumenseweg waardoor de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Deze fietsvoorziening dient sociaal veilig te worden ingericht waarbij de impact op de (bosrijke en landelijke) omgeving minimaal is.

De aanleg van een fietspad is niet mogelijk in het geldende bestemmingsplan zodat in dit geval is gekozen om een projectbesluit ex artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening (Wro) te voeren om het juridisch/planologisch mogelijk te maken.

1.2. Ligging plangebied

Het plangebied omvat het nieuwe fietspad langs de Heumenseweg vanaf de komgrens van Alverna (ter hoogte van de ingang naar de Wijchense skiberg) tot aan de gemeentegrens met de gemeente Heumen.



Globale ligging fietspad Heumenseweg op grondgebied gemeente Wijchen (rode lijn)

Bron: <http://maps.google.nl>

Het fietspad is tot korte afstand van de woning Heumenseweg 367 gelegen ten noorden van de Heumenseweg. Daarna steekt het fietspad de Heumenseweg over en gaat aan de zuidzijde verder in de richting van de gemeente Heumen.

De ligging van het plangebied is vastgelegd in het GML-bestand NL.IMRO.0296. 0296.BGBheumensewfietsp.

1.3. Aanpak

Sinds de inwerkingtreding van de Wro zijn de veelgebruikte vrijstellingsmogelijkheden van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) komen te vervallen. Het betreft de leden 1, 2 en 3 van artikel 19 WRO. Met artikel 19 lid 1 en 2 WRO kon vooruitgelopen worden op een herziening van het geldende bestemmingsplan. Voordeel was dat bouwplannen met een behoorlijke snelheid gerealiseerd konden worden. Aan het uitblijven van een herziening stonden wetgeving en jurisprudentie niet in de weg en van een sanctie was feitelijk geen sprake. In de Wro is het huidige projectbesluit ex artikel 3.10 Wro de feitelijke tegenhanger van de vrijstelling ex artikel 19 WRO.

Voor de verwezenlijking van een project van gemeentelijk belang, zoals onderhavig fietspad dat belangrijk is voor schoolgaande kinderen, kan de gemeenteraad een projectbesluit nemen. Delegatie van deze bevoegdheid aan het dagelijks bestuur, het college, is mogelijk¹.

¹ Artikel 3.10, vierde lid Wro

Het projectbesluit kan worden gebruikt om medewerking te verlenen aan elk willekeurig project. Een project kan een of meer bouwwerken, werken geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden of het daarbij behorende gebruik omvatten. Onder deze brede definitie kunnen vrijwel alle ruimtelijke ontwikkelingen worden geschaard. Het toepassingsbereik is daarmee nagenoeg gelijk aan de mogelijkheden van een bestemmingsplan.

Aan het projectbesluit is het vereiste van een goede ruimtelijke onderbouwing gekoppeld, waarin moet worden gemotiveerd waarom een ontwikkeling past binnen het toekomstige bestemmingsplan. Daarnaast moet er binnen een jaar nadat het projectbesluit onherroepelijk is geworden een ontwerp-bestemmingsplan overeenkomstig het projectbesluit ter inzage worden gelegd.

De termijn van een jaar kan worden verlengd met 2 of 4 jaren (dus in totaal 3 of 5 jaren) op het moment dat het projectbesluit wordt genomen. Daartoe moet aannemelijk gemaakt zijn dat hetzij binnen 2 jaar een nieuw ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd wordt of binnen 4 jaar, wanneer aannemelijk is dat binnen die periode nog andere projectbesluiten 'in de buurt' worden genomen.

Op dit moment is de gemeente bezig om het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied' te actualiseren. Onderhavig projectbesluit wordt uiteindelijk in dit bestemmingsplan opgenomen.

1.4. Geldend bestemmingsplan

In het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied' van de gemeente Wijchen. Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Wijchen op 26 maart 1998 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 10 november 1998. Het plan is in werking getreden op 9 februari 1999.



Uitsnede plankaart geldend bestemmingsplan met globale aanduiding fietspad (rode lijn)

Binnen dit bestemmingsplan hebben de gronden ten noorden en ten zuiden van de Heumenseweg verschillende bestemmingen zoals 'bosgebied (artikel 3a)', 'natuurgebied (artikel 3b)', 'agrarisch gebied (artikel 4)' met hier en daar een bouwperceel en 'woondoeleinden (artikel 6)'.

Binnen deze bestemmingen is het niet toegestaan om een fietspad aan te leggen. De aanleg van het fietspad derhalve in strijd met het geldende bestemmingsplan. Om toch een planologisch/juridische basis te scheppen is ervoor gekozen de procedure om te komen tot een projectbesluit ex artikel 3.10 Wro te voeren. Onderdeel van deze procedure is het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing als motivering voor het buiten toepassing laten van de strijdige bepaling(en) van het bestemmingsplan, vooruitlopend op de inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

1.5. Leeswijzer

Het vervolg van deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd:

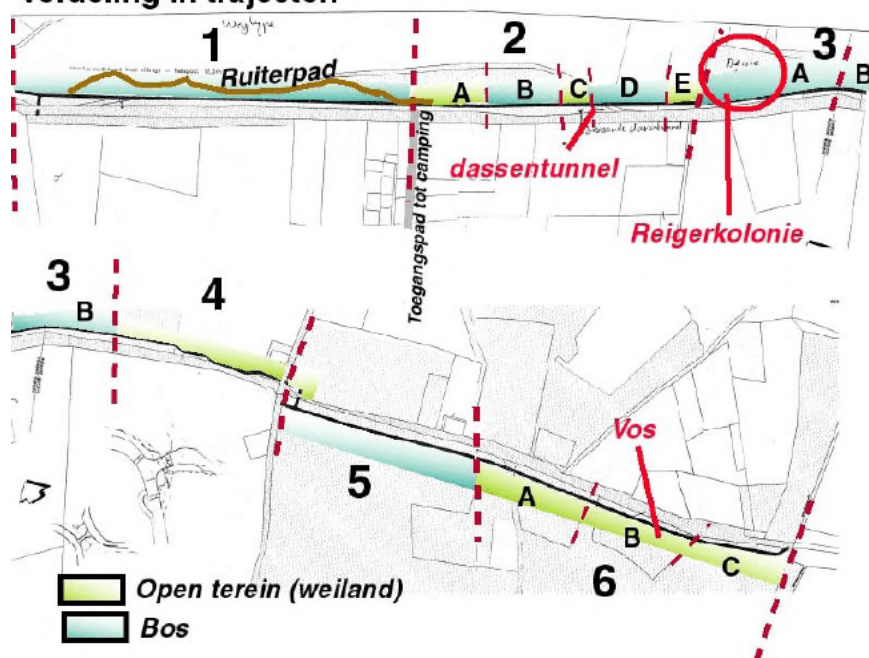
- In hoofdstuk 2 komt de bestaande situatie aan de orde;
- Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het relevante beleidskader behandeld;
- In hoofdstuk 4 wordt het tracé van het fietspad beschreven;

- In hoofdstuk 5 worden aansluitend alle relevante milieu- en omgevingsaspecten zoals externe veiligheid, de waterhuishouding, archeologie en flora- en fauna aan bod;
- In hoofdstuk 6 wordt de economische haalbaarheid besproken;
- Ten slotte worden in hoofdstuk 7 de resultaten uit overleg en inspraak behandeld.

2. BESTAANDE SITUATIE TRACÉ

Het plangebied betreft het tracé van een fietspad langs de Heumenseweg te Wijchen. Het tracé is voor het grootste deel gepland aan de oostkant van de Heumenseweg en voor een deel langs de westkant van de weg. De Heumenseweg heeft het karakter van een laan doordat aan weerszijden van de weg rijen hoge Amerikaanse eiken staan aangeplant. De Heumenseweg is een toegangsweg vanuit het zuiden naar de kern Alverna en verder naar het centrum van Wijchen en loopt door een landschap van uitlopers van de rivierduinen rond Nijmegen. Resten van deze uitlopers zijn bebost. Het overige vlakke land is in agrarisch gebruik of in gebruik voor recreatieve doeleinden (camping).

Verdeling in trajecten



Impressie traject 1



Impressie traject 2

Traject 1

Het terrein aan de oostkant van de Heumenseweg is ter hoogte van dit traject geheel bebost en grenst verder oostwaarts aan een heidegebied. Parallel aan de openbare weg loopt binnen dit bos een kronkelig smal ruiterpad.

Traject 2

Dit traject begint waar het ruiterpad op de weg uitkomt. Tegenover dit punt ligt de toegang tot een camping. Ook hier is het terrein bebost aan de oostkant van de weg. De bebossing wordt tweemaal onderbroken door kleine weilandjes (A en C) en een akkerlandje met graan (E).



Impressie traject 3

Traject 3

Dit traject is geheel bebost. In de noordelijke helft (A) van dit traject komt vooral Grove den voor. In de zuidelijke helft (B) bestaat het (jongere) bos voor het grootste deel uit massale opslag van Amerikaanse eik met een aandeel Amerikaanse vogelkers. Binnen de korte overgangszone tussen A en B zijn hoogte en soortensamenstelling wat gevarieerder.

Traject 4

Dit traject voert voornamelijk langs een weilandgebied met aan het zuidelijke uiteinde wat bebouwing. Tussen het weiland en de wegberm aan het noordelijke uiteinde van het traject ligt een houtwal met meidoorn, berk en esdoorn.

Traject 5

Dit traject begint bij het punt waar het traject van het fietspad zich voortzet aan de westkant van de Heumenseweg. Ter hoogte van dit onderzoekstraject loopt het fietspad langs een bos dat gedomineerd wordt door Grove den.

Traject 6

Traject 6 loopt langs een open weilandgebied. Het hoogteverschil tussen wegberm en de aangrenzende weilanden is ongeveer 1 m. Over de grootste lengte is dit talud (B) begroeid met een lint van jonge boompjes en struikjes (Amerikaanse eik, Ruwe berk, meidoorn).

3. BELEIDSKADER

3.1. Inleiding

Op 1 juli 2008 is de fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in werking getreden, de zogenaamde Wet ruimtelijke ordening (Wro). De wetwijziging zorgt voor een duidelijke taakverdeling tussen de overheden waarbij ruimtelijke beleidsplannen van rijk, provincie en gemeenten in hoge mate verticaal op elkaar zijn afgestemd. In de Wro is de sturingsfilosofie dat elke overheid op basis van de eigen verantwoordelijkheid en de daarbij behorende instrumenten vooral proactief optreedt ter realisering van haar eigen ruimtelijk beleid. Hiertoe stelt elke overheidslaag een structuurvisie vast. De Nota Mobiliteit, het Streekplan en het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 worden aangemerkt als structuurvisie in het kader van de Wro.

3.2. Rijksbeleid

Nota Mobiliteit

In april 2006 is de Nota Mobiliteit in werking getreden. Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Gemeenten, waterschappen, provincies en WGR-plusregio's doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2010 en 2020 op. Provincies, WGR-plusregio's en gemeenten stimuleren het fietsaandeel bij verplaatsingen korter dan 7,5 km. Bij de oplevering van nieuwbouwwijken moet een goede fietsverbinding aanwezig zijn met het centrum van de betreffende gemeente en met het buitengebied. Ook bij de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen wordt gezorgd voor een goede ontsluiting per fiets. De rijksoverheid voorziet in het kader van het programma Ruimte voor de fiets in stallingvoorzieningen rond stations.

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)ver antwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk instandhouden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen. Alle overheden zorgen voor promotie van fietsgebruik en kennisoverdracht.

Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig (1997)

De besluitvorming over realisatie van Duurzaam Veilig vindt plaats in twee fasen. De eerste fase bestaat uit de realisatie van een samenhangend pakket van snel uitvoerbare maatregelen inzake infrastructuur en educatie, een programma van flankerende maatregelen, alsmede uit de voorbereiding van de besluitvorming over de tweede fase van de uitvoering van Duurzaam Veilig. De eerste fase is in principe in 2002 afgesloten. De tweede fase wordt momenteel voorzichtig opgestart.

Vanuit het Duurzaam Veilig-principe worden drie veiligheidsprincipes voor het gebruik van infrastructuur gehanteerd, waardoor de kans op fouten door verkeersdeelnemers wordt verkleind. Deze zijn:

- functioneel gebruik: voorkomen van onbedoeld gebruik van de infrastructuur;
- homogeen gebruik: voorkom grote verschillen in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden;
- voorspelbaarheid gebruik: voorkom onzekerheid of verwarring bij verkeersdeelnemers.

Deze principes worden gediend door het categoriseren van wegen: het benoemen van de functie (stromen, ontsluiten, erftoegang), het samenstellen van een samenhangend netwerk, het waar nodig aanpassen van de vormgeving, het beïnvloeden van de routekeuze.

Voor doorgaande wegen met een maximum snelheid van 50 km per uur geldt dat conflictsituaties zoveel mogelijk moeten worden vermeden. Vooral fietsers moeten worden beschermd, waar mogelijk door afzonderlijke fietsstroken of -routes, eventueel ongelijkvloerse kruisingen. Waar langzaam- en snelverkeer mengen, zijn fysieke maatregelen nodig om snelheid te remmen, bijvoorbeeld door middel van rotondes. Voor regionale wegen buiten de bebouwde kom, wordt eveneens tot fysieke scheiding van het verkeer overgegaan. In principe moeten langs alle belangrijke regionale wegen vrijliggende fietspaden komen.

3.3. Provinciaal beleid

Zoals hierboven aangegeven wordt het streekplan aangemerkt als structuurvisie in het kader van de Wro. De provincie ziet er op toe dat ruimtelijke onderbouwingen ook inderdaad worden vastgesteld conform hun beleid, waarbij zij een reactieve rol vervult. Een en ander vraagt om een nadere vertaling van het streekplanbeleid. Die vertaling is neergelegd in de Wro-agenda. De Wro-agenda beoogt een kader te bieden voor de toepassing van nieuwe instrumenten en duidelijkheid te bieden waar dit al kan. In deze agenda, die het bestaande beleid en de gedragslijn "Gelderland en de nieuwe Wro" als uitgangspunt heeft, wordt beschreven welke instrumenten toegepast (kunnen) worden voor het verwezenlijken van provinciale doelen. De nieuwe wet verandert vrijwel niets aan de inhoud van het Streekplan 'Gelderland 2005' tenzij de

agenda dit aangeeft. Voor onderhavig plangebied heeft de agenda geen consequenties bovenop het streekplanbeleid.

Streekplan Gelderland 2005

In het Streekplan Gelderland is het plangebied op de beleidskaart 'ruimtelijke structuur' gelegen in 'waardevol landschap' in het multifunctionele gebied en in 'EHS natuur' in het Groen Blauw raamwerk. Het waardevol landschap is meer uitgebreid beschreven in de naderhand vastgestelde streekplanuitwerking 'kernkwaliteiten waardevolle landschappen'.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het waardevolle landschap 'Rivierduin Wijchen - Bergharen'. Dit landschap bestaat ter plaatse van het plangebied uit kleinschalige rivierduinen met afwisseling van bos, vennen, houtwallen en open essen, microreliëf en plaatselijk grillige lokale wegen. De rivierduinen zijn opgeworpen vanuit rivierbeddingen in het zuiden (nu Maas). Zeer karakteristiek is de overgang naar het grote open kommengebied ten noorden van de rivierduinen.

Voor de waardevolle landschappen als geheel geldt binnen de algemene voorwaarde dat de kernkwaliteiten worden versterkt, en bij inachtneming van het beleid voor functieverandering in het buitengebied een 'ja mits'-benadering voor het toevoegen van nieuwe bouwlocaties en andere ruimtelijke ingrepen. De aanleg van een fietspad binnen deze gebieden is zondermeer mogelijk.

EHS natuur bestaat uit bestaande natuurgebieden, en voor een kleiner deel uit natuurontwikkelingsgebieden die momenteel agrarische cultuurgrond zijn. In het afwegingskader voor de EHS worden plannen afzonderlijk beoordeeld. Om een meer ontwikkelingsgerichte aanpak te bevorderen kan hiervan worden afgeweken door op gebiedsniveau een "nee-tenzij" afweging te maken. Dit kan wanneer een aantal plannen of projecten in één ruimtelijk plan wordt ingediend gericht op de per saldo verbetering van de kwaliteit en/of kwantiteit van de EHS op gebiedsniveau. De natuurwaarden die door de aanleg van het fietspad verloren gaan worden gecompenseerd. Zie hiervoor de paragraaf over 'flora & fauna'.

Aangezien het plangebied in het Waardevol landschap Wijchen – Bergharen is gelegen dat samenvalt met de EHS-natuur, is in de streekplanuitwerking waardevol landschap aangegeven dat sprake is van stapeling van landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kwaliteiten. De samenhang tussen ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten is in deze gebieden groot.

Gezien de stapeling van hoge kwaliteiten vragen Gedeputeerde Staten van gemeenten een beeldkwaliteitsparagraaf in het ruimtelijke plan bij

aanzienlijke uitbreiding van bebouwing of infrastructuur in het huidige buitengebied, doorwerkend in de regels. Gezien de stapeling behoort bij de uitbreiding van infrastructuur, zoals een fietspad, een beeldkwaliteitsparagraaf (zie paragraaf 4.4).

Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2

Op 30 juni 2004 hebben Provinciale Staten van Gelderland dit Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan-2 vastgesteld. Conform de Wro is het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 een structuurvisie.

De provincie stimuleert het fietsverkeer op de korte en middellange afstand, met name in stedelijke gebieden en naar economische centra, scholen en recreatieve voorzieningen. Daarnaast zet de provincie als onderdeel van het optimaliseren van de keten in op het versterken van de relatie fiets-openbaar vervoer.

De fiets speelt een belangrijke rol bij het stimuleren van het openbaar vervoer als onderdeel van de totale mobiliteitsketen. De provincie zal op locaties waar een duidelijk provinciaal belang is, maatregelen treffen om deze keten te versterken.

De provincie werkt de komende jaren aan een sluitend bovenlokaal fietsnetwerk met directe, aantrekkelijke en comfortabele fietsroutes. Dit volledig in overeenstemming met het Statenakkoord 2003-2007. Door middel van dit samenhangende systeem zullen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen (economische centra, regionale bedrijventerreinen, scholen en recreatieve voorzieningen) worden verbonden.

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen het utilitair en recreatief bovenlokale fietsnetwerk.

Cruciaal is het opzetten en inrichten van de hele keten van woning naar bestemming. Deze routes moeten sociaal veilig en verkeersveilig zijn. Speciale aandacht bij de inrichting gaat uit naar het bermbeheer en de verlichting van de fietspaden, daar waar nuttig en nodig. De provincie werkt aan het in stand houden van fiets- en voetveren die belangrijke schakels vormen in het bovenlokale fietsnetwerk.

Speciale aandacht zal uitgaan naar de barrièrewerking. Prioriteit krijgen veilige fietsverbindingen op schoolroutes. De gevolgen voor de fiets bij het oversteken van water, spoor en grote weginfrastructuur zullen de komende periode specifiek in beeld worden gebracht en zal worden betrokken bij (grote) infrastructurele werken.

Per regio zal gelet worden op de goede aansluiting van de fietsnetwerken van de verschillende wegbeheerders. Naast het opzetten van een netwerk van fietsverbindingen wordt gewerkt aan goede fietsenstallingen.

Het fietsnetwerk bevat nog zeer veel (rest)capaciteit (er is nog veel ruimte op de fietspaden) en kan voor afstanden tot 7,5 kilometer een deel van de groei van de personenmobiliteit opvangen. In plaats van het realiseren van een compleet en samenhangend netwerk zet de Stadsregio in op het beter benutten van het bestaande fietsnetwerk door te investeren in de kwaliteit van de belangrijkste fietsverbindingen tot 7,5 km. Dit betekent een beleidswijziging. Het fietsgebruik wordt aantrekkelijker gemaakt door betere fietspaden en de aanpassingen van de voorrangsregels.

3.4. Regionaal beleid

Regionaal Plan Stadsregio Arnhem - Nijmegen

In aanvulling op maatregelen voor verbeteren van de bereikbaarheid van het hoofdwegenet en het openbaar vervoer biedt ook het volwaardig ontwikkelen van het langzame verkeer – fietsen, wandelen, ruitrij – nieuwe perspectieven voor een betere bereikbaarheid van het landelijk gebied, en van natuur- en recreatiegebieden in het bijzonder. Met name het belang van de fiets wordt vaak onderschat, terwijl het gros van de autoverplaatsingen toch binnen een afstand van 5 km plaatsvindt. Het verbeteren van met name de fietsverbindingen kan op regionaal niveau een belangrijke bijdrage leveren aan het reduceren van autoverplaatsingen over korte afstanden.

De verbindingen voor langzaam verkeer laten nog te wensen over: het huidige netwerk voor langzaam verkeer vergt aanleg van een aantal ontbrekende schakels maar vooral verdere comforten kwaliteitsverbetering. In de regio liggen mogelijkheden om de huidige fietsverbindingen door te ontwikkelen tot een samenhangend regionaal netwerk voor langzaam verkeer. Dit netwerk is de basis voor het regionaal landschapspark, waarbij ook lange-afstandswandelpaden en ruitpaden integraal deel uitmaken van dat netwerk. De opgave is om doorgaande verbindingen te maken, deze met elkaar te verknopen en ook de belevingswaarde van die verbindingen ook aanzienlijk te verbeteren tot aantrekkelijke routes.

Om de toegankelijkheid van het landelijk gebied te verbeteren is de aanleg van een samenhangend recreatief 'traag' netwerk van paden en wegen van cruciaal belang. Dit betekent concreet het ontwikkelen van een fijnmazig, openbaar toegankelijk netwerk van routes, paden en wegen die geschikt zijn voor wandelen, fietsen en kanoën, met daaraan verbonden pleisterplaatsen en verpozingsplekken. Dit recreatieve netwerk maakt het landschap beleefbaar.

De Stadsregio Arnhem Nijmegen wil het gebruik van de fiets stimuleren. Dat vraagt om kwalitatief goede fietsvoorzieningen, dus directe, comfortabele en veilige routes. En routes met goede aanvullende

voorzieningen, zoals fietsenstallingen. Er is –samen met de regiogemeenten– een fietsnetwerk opgesteld, dat uit dergelijke routes bestaat. De meeste fietspaden van dit netwerk liggen er, maar hier en daar ontbreken nog schakels. En op veel plaatsen moet de kwaliteit van de routes en van de voorzieningen (stalling, fietsenverhuur, informatie) beter. Het fietsbeleid van de Stadsregio Arnhem Nijmegen ligt vast in de Fietsnetwerkvisie. Deze visie maakt integraal onderdeel uit van de Regionale Nota Mobiliteit.

Regionale Nota Mobiliteit

De Regionale Nota Mobiliteit (21 december 2006) is het inhoudelijke en financiële kader met betrekking tot mobiliteit in de Stadsregio Arnhem Nijmegen, voor de periode tot en met 2020.

Op grond van een analyse van de huidige situatie en de ontwikkelingen kan worden geconcludeerd dat de fiets een belangrijke rol kan vervullen bij het aanpakken van de mobiliteitsproblematiek. De fiets zou daarom een groter aandeel moeten krijgen in de modal split. Met het opstellen van een regionaal fietsnetwerk wil de Stadsregio een stap maken richting de uiteindelijke realisatie daarvan en de positie van de fiets in het regionale verkeers- en vervoersbeleid versterken. De hoger gelegen doelstelling daarachter is het behouden van het huidige fietsgebruik en het stimuleren van het potentiële fietsgebruik voor de korte afstanden. De doelstelling van de Stadsregio kan naar aanleiding van de analyse als volgt geconcretiseerd worden:

- Het behouden en blijven stimuleren van het huidige fietsgebruik voor afstanden tot 7,5 km.
- Het stimuleren van het potentiële fietsgebruik voor afstanden tot 15,0 km.

Afstanden vanaf 7,5 km in een stedelijk gebied zoals de Stadsregio zijn automatisch bovenlokale afstanden. Om het fietsgebruik op deze afstanden te stimuleren is een goed aanbod tussen herkomsten en bestemmingen van belang. Daarbij staat de gebruiker centraal; er wordt geen onderscheid gemaakt in een utilitair of recreatief fietsnetwerk.

Uit de Netwerkanalyse blijkt dat een toename van fietsgebruik een absolute voorwaarde is om de stadsregio intern bereikbaar te houden. In de fietsrelaties kan nog veel worden verbeterd. Het gaat daarbij niet alleen om de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen, maar ook om kwaliteitsverbeteringen; bijvoorbeeld voorrangregelingen, aanpassingen VRI's (verkeersregelinstallatie), betere verharding, schuilgelegenheid et cetera.

In het verbeteren van het regionaal fietsnetwerk zal meer moeten worden geïnvesteerd dan tot op heden. Het voordeel van fietsprojecten is dat ze op groot maatschappelijk draagvlak kunnen rekenen, minder kostbaar zijn en procedureel sneller kunnen worden uitgevoerd. De aanleg van

een fietspad langs de Heumenseweg zorgt voor de verbetering van een zwakke schakel in het regionaal fietsnetwerk (zie bijlage 5 van het rapport Regionaal Fietsnetwerk KAN).

3.5. Gemeentelijk beleid

Strategische visie Wijchen 2025

De gemeente ambieert een hoger aandeel aan duurzame vormen van vervoer. Onderdeel hiervan is een compleet fietspadennetwerk, met aandacht voor sociale veiligheid (verlichting, beplanting e.d.). In de kern Wijchen geldt daarbij als aandachtspunten: een fijnmazig netwerk waarin alle voorzieningen (scholen, zorgpunten, buurtcentra) zijn opgenomen en het slechten van barrières als het spoor en de buitenring van intensieve wegen.

Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan, deel I (GVVP-1)

Op 30 oktober 2008 heeft de gemeente het GVVP-1 vastgesteld. Hierin schetst het de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid voor de komende tien jaar. In dit deel is het saneren van de spoorse doorsnijdingen en de daar-mee samenhangende ingrepen in de hoofdverkeersstructuur niet opgenomen.

De gemeente wil zich inzetten om het gebruik van de fiets voor lokale en regionale verplaatsingen maximaal te bevorderen. Daarbij wil de gemeente vooral uitgaan van maatregelen die fietsen aantrekkelijker maken - niet van maatregelen die auto rijden onaantrekkelijker maken. De gemeente sluit voor het completeren van het fietsnetwerk zo veel mogelijk aan bij de ontwikkelingen binnen de Stadsregio en bij de buurgemeenten. Het doel is optimalisatie van het fietsgebruik door aanscherping van de samenhang, directheid, veiligheid en herkenbaarheid van het regionale en lokale fietsnetwerk.

Opgaven

- Completeren van het samenhangende lokale en regionale (Stadsregio) fietsnetwerk door het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk;
- Zo veel mogelijk aanbieden van non-stop fietsvoorzieningen;
- Aanbieden van aantrekkelijke, veilige en consequent vormgegeven fietsroutes;
- Waar omwille van verkeersveiligheid noodzakelijk, herinrichten van fietsvoorzieningen langs gebiedsontsluitingswegen, op kruispunten en op rotondes;
- Aanbieden van kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke bestemmingen zoals het centrum, het station, scholen en zorgvoorzieningen.

Ook het plangebied, de fietsroute van Wijchen naar Heumen is in het GVVP-1 opgenomen. De gemeente is op dit moment bezig met de voorbereidingen voor het verbeteren van de fietsverbinding tussen Wijchen en Heumen. Deze route is in het regionale fietsnetwerk van de Provincie Gelderland aangemerkt als 'Zwakke schakel'. De gemeenteraad heeft haar voorkeur uitgesproken voor een vrijliggend fietspad langs deze weg. De financiële middelen zijn voor 2008 gereserveerd. Uitvoering zal, als het aankopen van de benodigde gronden volgens planning verlopen, naar verwachting in 2009/2010 starten.

4. PLANBESCHRIJVING

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing voorziet in de aanleg van een fietspad langs de Heumenseweg vanaf de bebouwde kom van Alverna richting de gemeente Heumen op het grondgebied van de gemeente Wijchen. Het fietspad komt deels te lopen aan de oostzijde en deels aan de westzijde van de bestaande weg; dit hangt samen met de eigendomssituatie en woonbebouwing langs de Heumenseweg. Als gevolg hiervan is halverwege een oversteek van fietsers voorzien.

Het fietspad zal zo worden gerealiseerd dat het minimale invloed heeft op het landschap. Natuurlijk reliëf zal zo veel mogelijk worden behouden waardoor het fietspad in hoogte zal variëren. Daarnaast worden oudere en beeldbepalende bomen ontweken waardoor het fietspad niet alleen in hoogte zal variëren maar ook een bochtig karakter krijgt. Het fietspad wordt bovendien alleen voorzien van verlichting ter hoogte van de oversteek.

4.1. Uitgangspunten fietspad

In het kader van de aanleg van het fietspad Heumenseweg is door Megaborn bv het bestaande terrein geïnventariseerd. Hier is gebleken dat er in dwars- en lengterichting verschil in hoogte aanwezig is. Voor het ontwerpproces (ontwerp van lengte-en dwarsprofielen) is het noodzakelijk geacht om een onderzoek te doen naar de ontwerpcriteria voor fietsverbindingen. Hierbij is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 230. Allereerst zijn er eisen en uitgangspunten vastgesteld aan de hand van deze publicatie, waarna deze zijn doorvertaald naar het fietspad Heumenseweg. Dit alles is vastgelegd door Megaborn bv in de ontwerpnotitie fietspad Heumenseweg (nr. GWi0801JA01, d.d. 14 november 2008).

Vijf hoofdeisen waaraan fietsvriendelijke infrastructuur moet voldoen:

- beleving en het naast elkaar kunnen fietsen leiden tot eisen op het gebied van aantrekkelijkheid en comfort;
- het minimaliseren van weerstanden leidt tot eisen op het gebied van comfort en directheid;
- het optimaliseren van de mentale belasting en het profiel van vrije ruimte leiden tot eisen op het gebied van comfort en veiligheid;
- de kwetsbaarheid van fietsers leidt tot eisen op het gebied van veiligheid;
- de noodzaak van complete en begrijpelijke fietsinfrastructuur leidt tot eisen op het gebied van samenhang.

Terreinanalyse

Uit de inventarisatie van het bestaande terrein is gebleken dat het ontwerp moet worden ingepast langs een erftoegangsweg die in het horizontale tracé weinig uitwijkingen vertoont. In verticaal opzicht vertoont

het terrein aardig wat verschil in hoogte. Om te kunnen voldoen aan de behoefte van de eindgebruiker is het noodzakelijk om het fietspad zo in te richten dat de fietser comfortabel en zonder te veel hinder van bochten en hoogteverschil gebruik kan maken van de uiteindelijke voorziening.

Horizontaal Alignement

Het horizontaal alignement van de erftoegangsweg bestaat voornamelijk uit rechtstanden en bochten met grote cirkelbogen. Het te ontwerpen fietspad zal in horizontale zin het tracé van de erftoegangsweg volgen. De ondergrens voor boogstralen is 5,0 m.

In de hoofdfietsroute, van circa 2.000 m, zullen geen stralen kleiner dan 20 m voorkomen. Echter ter hoogte van de drietal oversteken die in de fietsroute worden aangebracht worden kleinere stralen toegepast dan de aangegeven ondergrens (5,0 m). Het doel ter plaatse van de oversteken is de snelheid van de fietser tot 0 km/h terug te brengen. De fietser wordt op deze wijze gedwongen om de situatie rustig te benaderen en in te schatten, voordat hij daadwerkelijk de oversteek gaat maken.

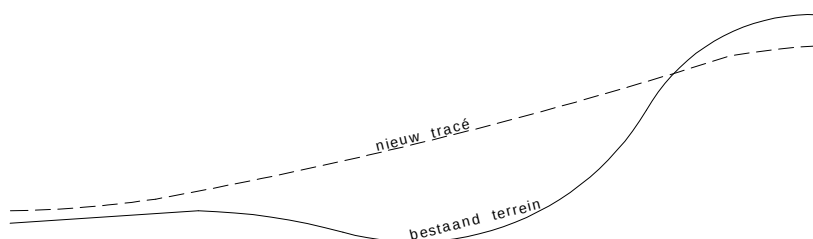
Verticaal Alignement

Om in verticaal opzicht de hoogteverschillen te kunnen overbruggen en een comfortabel fietspad te creëren zijn een aantal uitgangspunten vastgesteld.

De maximale hoogteligging voor het tracé wordt vastgesteld op een maximale hoogte van +2,0 m gerefereerd aan de wegverharding. Alleen op deze wijze past de afwerking van de taluds binnen het vastgestelde profiel van 10,0 m. De taludhelling is dan maximaal 1:1 tussen wegverharding en fietspad en fietspad en bestaand terrein.

De maximale diepteligging voor het tracé wordt vastgesteld op een maximale diepte van 0,5 m onder het referentiepunt, de wegverharding. Fietser en automobilist zijn altijd zichtbaar voor elkaar. Dit kan noodzakelijk zijn ter plaatsen van het drietal oversteken.

Ten aanzien van het comfort van de fietsers wordt als uitgangspunt vastgesteld dat reliëf in het lengteprofiel zoveel mogelijk dient te worden voorkomen. Opeenvolgende schommelingen door op- en neergaande hellingen worden uit het lengteprofiel verwijderd. Het uitvlakken van het lengteprofiel is weergegeven in onderstaande figuur.



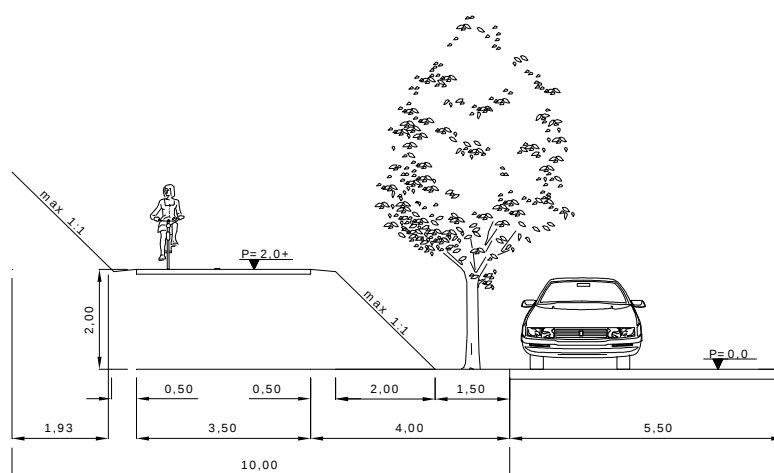
Uitvlakken van het lengteprofiel

Conclusie

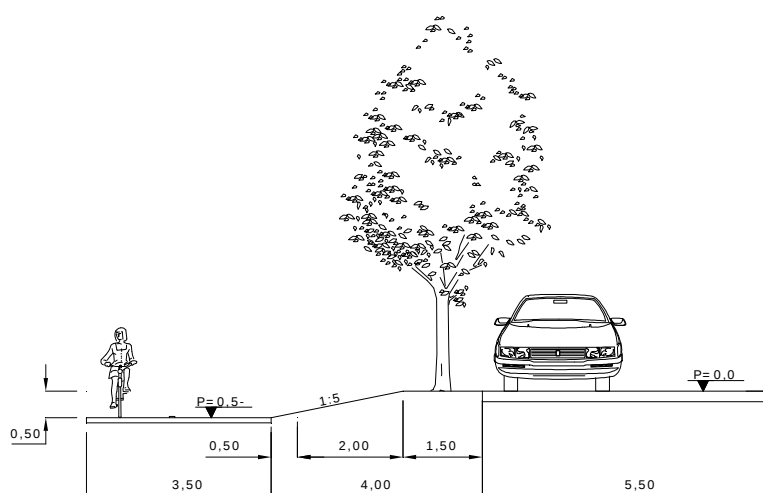
Het gevolg van bovenstaande uitgangspunten resulteert in een totaal hoogtebereik (Δh) van 2,5 m. Het hierbij behorende hellingspercentage bedraagt 4%.

De bijbehorende hellinglengte bedraagt 60 m. Deze lengte is onder andere nodig om voldoende uitlooplengte te creëren voor fietsers die afdalen.

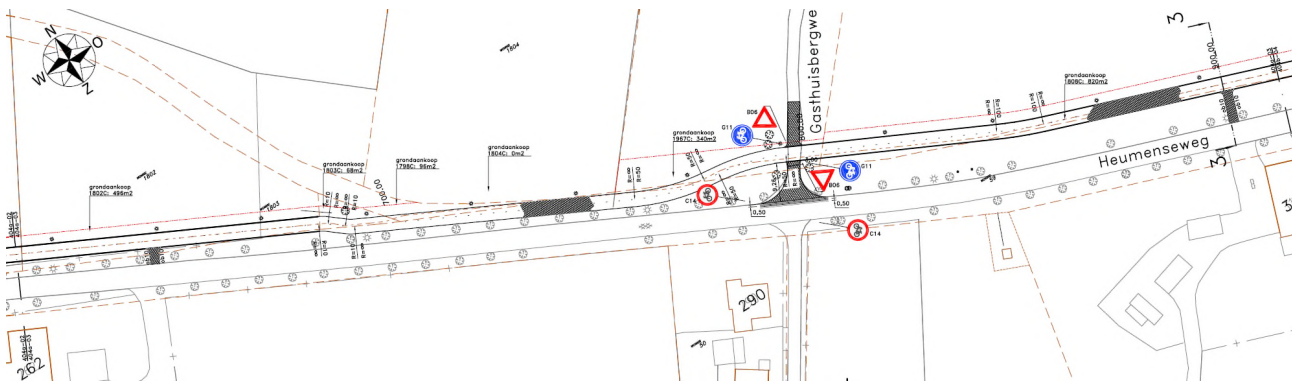
Een en ander wordt verduidelijkt met behulp van onderstaande principeprofielen:



Dwarsprofiel bij maximale hoogteligging

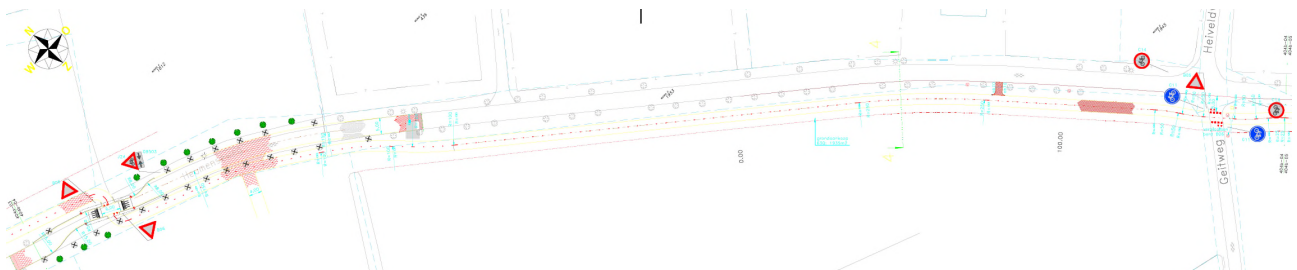


Dwarsprofiel bij maximale diepteligging



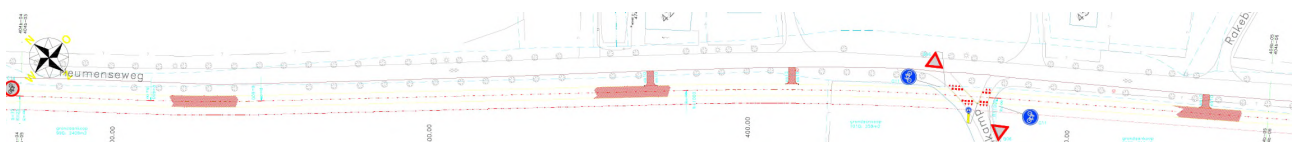
Traject 4

Aansluitend loopt het tracé door tot circa 85 m voor de woning Heumenseweg 367 waar het fietspad zich naar de (zuid-)westzijde van de Heumenseweg verplaatst. De weg kan hier overgestoken worden met behulp van een oversteek met vluchtheuvel en middengeleider. Het gemotoriseerde verkeer wordt ter plaatse afgeremd door de aanleg van een verkeersplateau. Het tracé loopt vervolgens op enige afstand van de Heumenseweg achter een bestaande bomenrij en kruist de Geitweg ter hoogte van de aansluiting met de Heiveldweg.



Traject 5

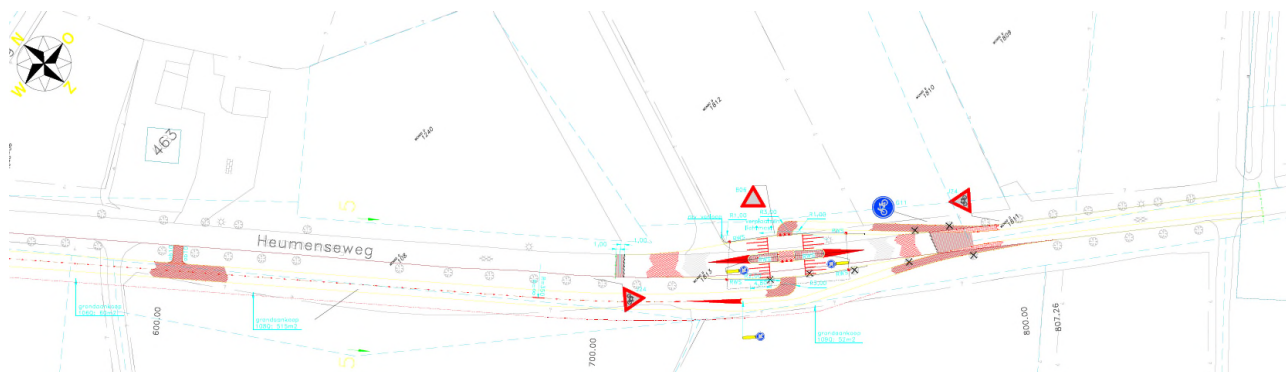
Vanaf de kruising met de Geitweg en de Heiveldweg loopt het fietspad in zuidoostelijke richting op min of meer gelijke afstand van de Heumenseweg. Onderweg worden enkele woningen gepasseerd die vanaf het fietspad te bereiken zijn. Vervolgens kruist het fietspad de Bullekamp die een dubbele (vork-)aansluiting op de Heumenseweg heeft. Ook ter hoogte van de Rakenbergseweg bestaat er de mogelijkheid om de Heumenseweg over te steken.



Traject 6

Vanaf de Rakenbergseweg passeert het fietspad de woning Heumenseweg 463 en loopt door tot aan de gemeentegrens met de gemeente Heumen waar de Heumenseweg overgaat in de Hessenbergseweg. Hier splitst het fietspad zich in een deel wat aan de

westzijde van de weg ligt en een deel wat aan de oostzijde van de weg ligt. De weg kan hier door fietsers komend vanuit de gemeente Heumen overgestoken worden met behulp van een oversteek met vluchtheuvel en middengeleider. Het gemotoriseerde verkeer wordt ter plaatse afgeremd door de aanleg van een verkeersplateau.



4.3. Natuurcompensatie

De aanleg van het fietspad zal ten kosten gaan van een aantal gronden die niet in eigendom zijn van de gemeente Wijchen. Het merendeel van deze grond is in beheer van Staatsbosbeheer. Een drietal percelen zijn eigendom van aanwonenden. Staatsbosbeheer heeft aangegeven dat zij hun grond niet wil verkopen, maar dat zij de grond ten behoeve van het fietspad wel wil verpachten. De benodigde grond in eigendom van aanwonenden is gekocht.

Ten behoeve van de aanleg van het fietspad is het noodzakelijk om een aantal bomen, die zich binnen het tracé bevinden, te kappen. In het kader van de boswet zal compensatie plaats moeten vinden voor elke m² bos dat verdwijnt. In de provinciale compensatieregeling is opgenomen dat, gezien de hoge waarde, voor elke m² bosgebied die verloren gaat door het verharderen van het oppervlak, 140% bosgebied moet worden teruggebracht. Zie verder hiervoor paragraaf 5.4 Flora & fauna.

In een overleg op 12 februari 2009 hebben de gemeente Wijchen en Staatsbosbeheer afgesproken dat voor 0,43 ha grond- en boscompensatie worden gepleegd. De 0,43 ha betreft de breedte van het fietspad inclusief 0,25 m aan beide kanten van het fietspad. De boscompensatie zal binnen een zekere termijn (circa 2 jaar) worden gerealiseerd.

De gemeente Wijchen heeft een voorstel gedaan voor de percelen ten behoeve van de compensatie. De provincie is akkoord met de compensatielocatie. Voor de boscompensatie wordt 166% gecompenseerd. Staatsbosbeheer heeft hierbij voor de grondcompensatie een voorkeur voor een natte locatie, mogelijk binnen de EHS of aangrenzend aan de EHS.

4.4. Beeldkwaliteit

Het fietspad heeft een breedte van circa 3,5 m en wordt deels gerealiseerd op het bestaande maaiveld en deels op een iets verhoogd talud. Het fietspad heeft slechts een beperkte impact op de omgeving.

Bij de aanleg van het fietspad zal de laanstructuur van de bomen zo veel mogelijk gerespecteerd worden. Er zullen zo min mogelijk bomen gekapt worden. Ook zullen geen nieuwe verlichtingsmasten langs het fietspad geplaatst worden. De bestaande verlichting langs de Heumenseweg is afdoende. Alleen bij de oversteeklocaties komt mogelijk, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, enige aanvullende verlichting. De afwatering van het fietspad geschiedt via de berm.

4.5. Analoge verbeelding gebied projectbesluit

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is vergezeld van een analoge verbeelding, waarop is aangegeven het gebied waarbinnen het fietspad kan worden gerealiseerd. De begrenzing wordt gevormd door de in het nieuw te ontwikkelen bestemmingsplan voor het buitengebied opgenomen bestemming verkeersdoeleinden voor de Heumenseweg. Met de bestemmingbegrenzing is rekening gehouden met het ruimtebeslag voor de aanleg van het fietspad.

5. MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN

5.1. Milieu

Bodem

De uitvoer van een verkennend bodemonderzoek is voor de aanleg van een fietspad niet noodzakelijk. Het betreft namelijk geen gevoelige bestemming. Wat betreft de afvoer van grond is de bodemkwaliteitskaart geldig. Gronden met dezelfde kwaliteit mogen binnen gebieden met dezelfde aanduiding worden toegepast. Als de uitvoerder de grond anderszins wil afvoeren dienen er partijkeuringen plaats te vinden.

Geluid

De beoogde aanleg van het fietspad zorgt niet voor extra geluidsbelasting ten opzichte van geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen. Derhalve is geen akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai noodzakelijk.

Luchtkwaliteit

Het doel van het Besluit Luchtkwaliteit is het beschermen van, mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Het besluit is primair gericht op het voorkomen van effecten op de gezondheid van de mens. Daarnaast zijn er voor zwavel- en stikstofdioxide(n) ook normen opgenomen ter bescherming van de ecosystemen. In het geval van overschrijding of een dreigende overschrijding van de grenswaarden moet de gemeente (ruimtelijke) plannen zodanig aanpassen dat de overschrijding wordt voorkomen.

De beoogde aanleg van het fietspad zorgt niet voor nieuwe functies die van invloed zijn op de luchtkwaliteit. Evenmin is de locatie gelegen binnen het beïnvloedingsgebied van bronnen waarop de Wet luchtkwaliteit betrekking heeft.

Externe veiligheid

Bij het aspect externe veiligheid is het aspect gevaar aan de orde. In het kader van de externe veiligheid wordt nagegaan in hoeverre bepaalde vormen van milieubelasting een risico voor de volksgezondheid kunnen betekenen. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan zaken als ontploffingsgevaar en de uitstoot van giftige en kankerverwekkende stoffen. Treffende voorbeelden waar dit speelt zijn overslaginrichtingen zoals havens en spoorwegemplacementen en bedrijven waar grootschalig met giftige en brandbare stoffen wordt gewerkt. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing voorziet niet in ontwikkelingen die gevolgen hebben voor het aspect externe veiligheid.

Ter hoogte van de kruising van de Heumenseweg en de Geitwet/Heiveldweg is een buisleiding gelegen. Het betreft hier een buisleiding van de Gasunie (N-576-75-KR-003) die is gelegen onder de weg. Tijdens de werkzaamheden zal rekening gehouden worden met de leiding met bijbehorende vrijwaringszone (strook) van 4 m.

Voor het overige zijn geen aspecten op het gebied van externe veiligheid in het geding ten gevolge van de aanleg van het fietspad.

Bedrijven & milieuzonering

In de directe omgeving zijn geen bedrijven gelegen waarmee de voorgenomen aanleg van het fietspad in conflict kan komen.

5.2. Waterhuishouding

Infiltratie & berging

In het kader van de watertoets zijn de mogelijkheden voor het afkoppelen en infiltreren van hemelwater op de onderzoekslocatie onderzocht door Inpijn-Blokpoel ingenieursbureau. Het betreft een geohydrologisch en geotechnisch onderzoek (nr. VH-4082, d.d. 27 juni 2008) In de huidige situatie watert de rijbaan van de Heumenseweg af via oppervlakkige afstroming van regenwater richting de wegbermen aan beide zijden. Vanuit de wegbermen vindt infiltratie richting de ondergrond plaats. Ook geplande het fietspad wordt niet voorzien van kolken; oppervlakkige afstroming van neerslag richting de berm heeft de voorkeur.

Bodemtechnische mogelijkheden

Op basis van de beschikbare gegevens kan het volgende worden geconcludeerd ten aanzien van de bodemtechnische mogelijkheden voor berging en infiltratie:

- De vanaf maaiveld aangetroffen niet-leemhoudende zandafzettingen zijn goed doorlatend en dan ook geschikt voor infiltratie;
- Op het noordelijke deel van het tracé worden meer leemhoudende zandlagen aangetroffen; deze zijn redelijk doorlatend (k-waarde ca. 0,5 m/dag), maar nog steeds geschikt voor infiltratie. Opgemerkt wordt dat de wegzijging naar de ondergrond hier langzamer zal gaan;
- De aangetroffen leemlagen bevinden zich op pas 2,5 à 3 m diepte en zijn slechts lokaal aanwezig, waardoor de invloed op de wegzijging beperkt zal zijn;
- Uitgaande van de ingemeten maaiveldniveaus en de beschikbare grondwaterstandsgegevens wordt verwacht wordt dat het grondwater over het algemeen niet hoger zal stijgen dan 1 à 1,5 m -mv. Op de lager gelegen terreindelen (bv. B-16) kan deze mogelijk enkele decimeters hoger stijgen.

Afwateringsmogelijkheden

Op basis van de bodemtechnische mogelijkheden wordt geconcludeerd dat de locatie geschikt is voor berinfiltratie (mogelijk in combinatie met bermgreppels). Hierbij wordt echter het volgende opgemerkt:

- Aangezien het fietspad op het noordelijke deel hoger en op het zuidelijke deel lager dan de weg komt te liggen, kan bij grote hoogteverschillen mogelijk oppervlakkige afstroming van afstromende neerslag over het maaiveld ontstaan richting lager gelegen weg of fietspad. Om dit te voorkomen dienen op dergelijke stukken bermgreppels in de tussenberm te worden aangebracht. Hierin kan tijdelijke berging van regenwater plaatsvinden, waarna het water (langzaam) wegzijgt richting de ondergrond;
- Op locaties waar het hoogteverschil tussen weg en fietspad beperkt is, zal de 4 m met struiken en bomen begroeide tussenberm naar verwachting voldoende weerstand bieden tegen oppervlakkige afstroming;
- In overweging kan worden genomen om het fietspad op één oor van de weg af te leggen. Opgemerkt wordt dat de toename van het verhard oppervlak meer dan 1500 m² bedraagt, waardoor volgens de richtlijnen van Gemeente en Waterschap voor deze toename compensatie moet plaatsvinden door de aanleg van extra waterberging. De aanleg van bermgreppels zal in dit kader dus gewenst zijn.

Indicatieve bergingsberekeningen

Met betrekking tot de aanleg van bermgreppels zijn indicatieve bergingsberekeningen uitgevoerd. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Naast de oppervlakkig afstromende neerslag van de (helft van de) weg en het fietspad wordt rekening gehouden met neerslag die op de berm valt. Voor de verharding is uitgegaan van een afvloeiingscoëfficiënt van 0,9. In werkelijkheid zal een deel van de neerslag tevens worden afgevangen door de bomen, waardoor het percentage dat tot afstroming komt kleiner is;
- Infiltratie vindt plaats via het bodemtalud en bodem van de greppel;
- Voor de bovenbreedte van de berm is ca. 2 m aangehouden. De diepte bedraagt 0,5 m, de bodembreedte 0,5 m en het talud 1:1,5.

In onderstaande tabel zijn de berekende peilstijgingen in de bermgreppels weergegeven, waarbij gevarieerd is met de k-waarden.

Bui	Afvoer volgens regenreeks Buishands en Velds	k = 0,5 m/d	k = 1 m/d	k = 5 m/d
T = 10	51,4 mm in 24 uur	0,25	0,2	0,1
T = 25	59,2 mm in 24 uur	0,3	0,3	0,2
T = 100	70,7 mm in 24 uur	0,35	0,3	0,25

5.3. Archeologie

ADC ArcheoProjecten bv heeft een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (nr. 1618, d.d. november 2008) uitgevoerd voor het plangebied. Het onderzoek was noodzakelijk om te bepalen of bij de voorgenomen activiteiten de kans bestaat dat archeologische resten in de ondergrond worden aangetast.

Aangezien het zuidelijk deel van het plangebied deels een verstoord bodemprofiel kent en deels een lage IKAW-waarde heeft, worden hier geen archeologische resten meer verwacht. Op basis van het bureauonderzoek werden in de noordelijke helft van het plangebied resten verwacht uit alle archeologische perioden vanaf het Laat Paleolithicum. Het plangebied loopt hier door een AMK-monument waar resten uit het Neolithicum tot de Romeinse tijd zijn gevonden. Aangezien dit deel van het plangebied door de aanwezigheid van rivierduinen altijd een aantrekkelijke plek voor bewoning moet zijn geweest, worden ook resten uit het Laat-Paleolithicum, het Mesolithicum en de Middeleeuwen verwacht. De kans op het voorkomen van de resten is hoog. De archeologische resten komen voor direct aan of onder het maaiveld.

Tijdens het booronderzoek zijn twee vindplaatsen aangetroffen. Vindplaats 1 ligt bij de boringen 19 - 22 en vindplaats 2 bij de boringen 34-38. In beide vindplaatsen is prehistorisch aardewerk en houtskool aangetroffen. In vindplaats 1 is een aardewerkfragment gevonden dat gedateerd is in de IJzertijd. In vindplaats 1 varieert de diepte waar de archeologische resten zijn aangetroffen tussen 100 - 115 cm in boring 19 (houtskoolbrokjes in een mogelijk archeologisch spoor), 70 - 90 cm in boring 20 (houtskoolbrokjes in een veenpakket) en in de eerste 50 cm beneden maaiveld in boring 21 (houtskool) en 22 (aardewerk). In vindplaats 2 zijn de resten in de eerste 50 cm beneden maaiveld aangetroffen. De locatie van vindplaats 2 komt overeen met het beschermde AMK-monument van zeer hoge archeologische waarde.

Aanbeveling

ADC ArcheoProjecten streeft ernaar de vindplaatsen te behouden. Indien dit niet mogelijk is, adviseert ADC ArcheoProjecten om in de gebieden met een hoge archeologische verwachting een inventariserend veldonderzoek uit te voeren door middel van het aanleggen van proefsleuven (IVO-P), teneinde gaafheid, omvang, datering en conservering van archeologische resten te onderzoeken.

Het betreft:

- Eén of meerdere proefsleuven ter plaatse van vindplaats 1 (boring 19 - 22);
- Eén of meerdere proefsleuven ter plaatse van vindplaats 2 (boring 34 - 38);
- Eén of meerdere proefsleuven bij boring 27 - 30.

Het is vooralsnog niet mogelijk om op basis van de resultaten de vindplaatsen te waarderen. De exacte invulling van de werkzaamheden dient te worden vastgelegd in een door de bevoegde overheid goed te keuren Programma van Eisen (PvE).

Het is niet uit te sluiten dat buiten de vindplaats toch nog archeologische resten voorkomen. Daarom verdient het aanbeveling om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht archeologische vondsten te melden bij de bevoegde overheid, zoals aangegeven in de Monumentenwet 1988 en de Wet op de Archeologische Monumentenzorg..

De gemeente heeft het volgende selectiebesluit genomen op basis van het archeologisch onderzoek:

- onder voorwaarde dat ter plaatse van de vindplaatsen 1 en 2 en er tussenin niet dieper wordt ontgraven dan 30 cm onder maaiveld is geen verder onderzoek vereist en kan tot aanleg worden overgegaan;
- tussen de boringen 19 t/m 38 is bodemverstoring vrijgesteld tot maximaal 30 cm onder maaiveld. De afdeling OVV streeft ernaar om ter plaatse niet dieper te gaan dan 15 tot 20 cm en zal hiermee in het bestek rekening houden;
- ditzelfde regime is van toepassing op het verwijderen van bomen. Zo nodig wordt er gewerkt met het bovengronds afzagen en het uitfrezen van stobben.

Voor verstoring op het rijksmonument (nr. 46143) heeft de gemeente een vergunning bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) aangevraagd.

5.4. Flora & fauna

Quickscan Flora & Fauna

Door De Groene Ruimte bv is een quickscan Flora en fauna (nr. 06610, d.d. 3 oktober 2006) uitgevoerd voor het plangebied.

De conclusies en aanbevelingen luiden als volgt:

Flora

Het traject loopt voor een groot deel door of langs percelen met bos. Deze bossen worden over het algemeen gedomineerd door Grove den. De struiklaag wordt gevormd door opslag van Amerikaanse vogelkers, Amerikaanse eik, Drentse krent, Hulst, Lijsterbes, Gewone vlier, braam en dergelijke. Door de slecht ontwikkelde kruid- en moslaag en het hoge aandeel nietinheemse soorten (Amerikaanse vogelkers en Amerikaanse eik) kunnen de bossen als halfnatuurlijk en van een laag ontwikkelingsniveau beoordeeld worden. Ook de kruidlaag is van een

laag ontwikkelingsniveau, zowel in de ondergroei van de bosgedeelten als in de bermen.

Langs het gehele traject werden geen streng beschermde plantensoorten waargenomen, deze worden ook niet verwacht, gezien het lage ontwikkelingsniveau van de vegetatie binnen het plangebied.

Fauna

Tijdens het veldbezoek werden verschillende algemene vogelsoorten van cultuurlijke omgeving waargenomen, zoals Koolmees, Pimpelmees, Merel, Ekster, Houtduif, Zwarte Kraai, Kauw, Fitis en Zanglijster. Als meer specifieke bosvogels werden waargenomen Matkop en Vlaamse gaai. Van de vogelsoorten die ook buiten de broedperiode van een vaste verblijfplaats gebruik maken werden (sporen van) een specht en een reigerkolonie geconstateerd:

- langs traject 5 werden sporen van een specht, vermoedelijk Grote bonte specht, waargenomen. langs dit traject zijn ook voor spechten geschikte bomen en holtes aanwezig;
- langs traject 3 werd een kolonie Blauwe reigers waargenomen; deze kolonie is waarschijnlijk een overloop van een grotere reigerkolonie die elders in de omgeving gevestigd is (naar ingewonnen informatie).

Van de beschermde zoogdieren zijn een bewoond vossenhol, sporen van een Haas en molshopen aangetroffen. Daarnaast mogen algemene soorten als Egel, Bosspitsmuis en dergelijke worden verwacht. Al deze soorten zijn zogenaamde tabel 1-soorten: soorten waarvoor bij verstoring door ruimtelijke ingrepen automatisch een vrijstelling geldt en ontheffing niet is vereist. Wel dient voor deze soorten, net als voor alle andere beschermde en onbeschermde soorten, te worden voldaan aan de algemene zorgplicht (zie hierna).

Voor de waargenomen (sporen van) de streng beschermde soorten specht (vermoedelijk Grote bonte specht) en Blauwe reiger kan de ingreep tot verstoring tot leiden. Als verstoring van deze soorten door aanpassing van de ingreep niet is te vermijden, is voor de ingreep voor deze soorten ontheffing vereist. Aanbevolen wordt om in het veld het exacte tracé nader te bepalen zodat kan worden vastgesteld of de ingreep genoemde soorten daadwerkelijk verstoort, en zo ja of aanpassingen in het tracé of anderszins mogelijk zijn.

Overige streng beschermde soorten waarvoor bij verstoring ontheffing is vereist, zijn niet waargenomen en worden ook niet verwacht.

Zorgplicht

Voor alle aanwezige soorten dient bij elke ingreep voldaan te worden aan “de algemene zorgplicht”.

- Er dient steeds op een zodanige wijze gehandeld te worden, dat verstoring tot een minimum wordt beperkt. Onnodige verstoring (zowel als gevolg van handelen als van nalaten te handelen) stuit dus altijd op een wettelijk verbod;

- Versturende werkzaamheden dienen zo beperkt mogelijk te zijn:
 - o de ingreep dient beperkt te blijven tot het plangebied;
 - o materiaalopslag, bouwketen, enzovoort dienen zo te worden geplaatst dat verstoring binnen en buiten het plangebied wordt voorkomen en buiten de kroonprojectie van bomen; daarbij wordt de poster “boombescherming” van Vereniging Stadswerk als leidraad gehanteerd;
 - o de periode van uitvoering dient zo gekozen te worden, dat dieren zo min mogelijk worden verstoord, bijvoorbeeld buiten het broedseizoen;
 - o vellen van bomen en weghalen van ondergroei dient in elk geval niet in het broedseizoen te worden uitgevoerd en zolang er nestgebonden jongen aanwezig zijn; hiervoor dient medio maart t/m medio augustus te worden aangehouden. Op de grens van deze periode dient altijd ter plekke te worden beoordeeld of nesten daadwerkelijk niet meer gebruikt worden. De periode medio augustus t/m oktober is de beste periode (met in acht neming van de andere genoemde aanbevelingen); de wintermaanden en het vroege voorjaar (november t/m medio maart) zijn vanwege in winterrust zijnde dieren weer minder geschikt.
 - o voorafgaand aan de werkzaamheden worden eventueel nog aanwezige dieren weggevangen of op een onschadelijke wijze verdreven door een daartoe bevoegd en deskundig persoon op een door hem te bepalen wijze en tijdstip; speciale aandacht verdient daarbij het bewoonde vossenhol dat door een daartoe bevoegd en deskundig persoon op een door hem te bepalen wijze en tijdstip uitgegraven dient te worden en waarbij de Vos de gelegenheid moet krijgen een veilig heenkomen te zoeken;
 - o om aanwezige dieren zo veel mogelijk een kans te geven een veilig heenkomen te vinden, wordt richting meer geschikte gebieden gewerkt. Daartoe wordt zo kort mogelijk voordat de werkzaamheden aanvangen, de werkstrook zo goed en zo kwaad als kan ontdaan van dieren. Dat gebeurt door met 1 of 2 personen de aanwezige dieren op te drijven (door al lopende met stokken door de vegetatie heen te gaan) in een voor de dieren veilige richting. Dus niet de weg op, maar het achterland in.

Compensatie

Als de te kappen strook meer is dan 10 are (= 1.000 m²) dient op basis van de definitie uit de provinciale “Richtlijn compensatie natuur en bos” (1998) de te kappen strook tot compensatieplichtig bos te worden gerekend. Voor een definitieve bepaling van de vervangingscategorie dient tot op perceelsgrenzeniveau vastgesteld te worden of de te kappen strook in of buiten het EHS-gebied ligt. Tevens dient met de

provincie overlegd te worden over de vervangbaarheidswaarde van deze strook, vooral gelet op het matige ontwikkelingsniveau van zowel boom- als struik- als kruidlaag.

Overige aanbevelingen

Aanvullend wordt geadviseerd om langs de Heumenseweg een dassenraster aan te brengen met op daarvoor geschikte plaatsen dassenpassages. Onderzocht dient te worden op welke plaatsen deze tunnels het beste gerealiseerd kunnen worden, om welke aantallen het gaat en of het zinvol is om een gecombineerd raster voor amfibieën, kleine zoogdieren en Dassen aan te brengen. Alvorens deze aanbeveling uit te voeren, wordt geadviseerd om bij regionale en lokale natuurbeschermingsgroepen nadere verspreidingsgegevens over de Das en andere diergroepen op te vragen om de voorgestelde maatregelen beter te kunnen onderbouwen en gericht te kunnen uitvoeren.

De effecten van de huidige belichting zijn niet beoordeeld. Wat betreft de toekomstige verlichting wordt geadviseerd om deze zo spaarzaam mogelijk toe te passen om in het algemeen "lichtvervuiling" tot een minimum te beperken; op basis van deze quickscan is er geen reden voor verdere aanpassingen vanwege voorkomende beschermde soorten. Langs de Heumenseweg staat al verlichting. Het fietspad zal met name recreatief worden gebruikt en door schoolgaande jeugd. De noodzaak om het fietspad te verlichten is daarom niet direct aanwezig. Er zal hooguit wat verlichting worden toegepast ter hoogte van de oversteek.

Natuurtoets

Met als basis het onderzoek van De Groene Ruimte bv heeft Adviesbureau Mertens bv aanvullend een veldinventarisatie (d.d. maart 2009) uitgevoerd naar het voorkomen van deze beschermde soorten en aangegeven hoe hiermee dient te worden omgegaan, bij het voorkomen hiervan. In de rapportage 'Natuurtoets aanleg en gebruik fietspad Heumenseweg te Wijchen' worden tevens de effecten in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur, de Vogel- en Habitatrichtlijn, de Boswet en de Natuurbeschermingswet beschreven.

Conclusies

Een effect op de kwalificerende soorten en habitats van de Vogel- en Habitatrichtlijn wordt niet voorzien. Er worden tevens geen effecten voorzien op de instandhoudingsdoelstellingen. Een ontheffing voor de plannen van de Natuurbeschermingswet is derhalve niet vereist. Met de aanleg en van het fietspad zal de Ecologische Hoofdstructuur worden aangetast. Voor deze aantasting dient:

- Een zwaarwegend maatschappelijk belang te worden aangetoond;
- Een zwaarwegend economisch belang te worden aangetoond;
- De tracékeuze te worden onderbouwd.

Er dient daarnaast vanuit gegaan te worden dat het compensatiebeginsel van toepassing is met een toeslag van 40%. De omvang van de compensatie is gelijk aan de oppervlakte van het fietspad. Het loopt over de gehele lengte door de EHS, uitgezonderd ter plaatse van de overgang. Ter plaatse van de overgang moeten echter bomen worden gerooid voor het verkrijgen van vrij uitzicht voor de fietsers. Ook de bomen ter plaatse van de overgang zijn compensatieplichtig.

Broedvogels

Met de aanleg van het fietspad zal een negatief effect optreden op de nestplaats van ransuil en zwarte kraai. Daarnaast zal er een negatief effect optreden op de kolonie blauwe reigers. Naar verwachting zal er verstoring optreden op de nestplaats van ransuil en zwarte kraai. Deze soorten kunnen echter blijven broeden op de nestlocatie na de realisatie. Van de kolonie blauwe reigers zal een deel moeten wijken. Op het overige deel van de kolonie zal een versturende en verontrustende werking uitgaan. Als gevolg hiervan is de kans groot dat de kolonie als geheel verplaatst. Ecologisch gezien is dit een positieve ontwikkeling omdat het aantal amfibieën in de wateren sterk afneemt. Omdat er op de vaste rust- en verblijfplaats van de ransuil, zwarte kraai en blauwe reiger een effect ontstaat is een ontheffing van de Flora- en faunawet vereist.

Vleermuizen

In het vroege voorjaar en de zomer zijn alleen foeragerende vleermuizen aangetroffen. Met de realisatie en het gebruik van het fietspad worden geen effecten verwacht op de foeragerende vleermuizen. En ontheffing van de Flora- en faunawet is derhalve niet vereist.

Grondgebonden zoogdieren

Met de aanleg van het fietspad zal er naar verwachting een effect optreden op de eekhoorn. Dit effect zal bestaan uit verstoring en verontrusting, doch ook in de afname van het areaal leefgebied. De afname van leefgebied is echter beperkt omdat het aantal oudere bomen zeer beperkt is. De aanleg van het fietspad zal naar verwachting echter niet resulteren in een effect op nesten omdat er op en direct grenzend aan het tracé geen nesten zijn gevonden.

Op de das zal een effect ontstaan dat bestaat uit verstoring en verontrusting. De burchtlocatie blijft op voldoende afstand om de functie te behouden.

Omdat er op eekhoorn en das een effect ontstaat, is een ontheffing van de Flora- en faunawet vereist.

Amfibieën

Ten tijde van onderhavig onderzoek zijn alleen algemene amfibieën vastgesteld, die niet zijn bedreigd en die in lage dichtheid voorkomen. Effecten op deze amfibieën worden niet voorzien.

Reptielen

In het westelijk deel, op de grens van heide naar bos, is de levendbarende hagedis vastgesteld. De soort komt in lage dichtheid voor en werd in het verleden ook al vastgesteld. Met de aanleg van het fietspad zal er naar verwachting een verstorende werking uitgaan op deze reptielen. In de gebruiksfase kunnen de bermen van het fietspad weer een functie krijgen als leefgebied. Omdat er op levendbarende hagedis een (tijdelijk) effect ontstaat is een ontheffing van de Flora- en faunawet vereist.

Voor de aanleg van het fietspad zal een ontheffing van de Flora- en faunawet voor artikel 75c moeten worden aangevraagd voor matig en zwaar beschermde soorten. Bij de aanvraag dient een projectplan te worden toegevoegd met mitigerende en compenserende maatregelen. Daarnaast dient bij aantasting van (leefgebieden van) zwaar beschermde soorten:

- Een zwaarwegend maatschappelijk belang te worden aangetoond;
- Een zwaarwegend economisch belang te worden aangetoond;
- De tracékeuze te worden onderbouwd.

Eindconclusie

Voor de aanleg van het fietspad dienen het nut en de noodzaak te worden aangetoond en dient de tracékeuze te worden onderbouwd. Er dient daarnaast vanuit gegaan te worden dat compensatie van toepassing is met een toeslag van 166% voor de totale oppervlakte van het fietspad. Voor de realisatie van het fietspad dient daarnaast een ontheffing van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd voor ransuil, zwarte kraai, blauwe reiger, das, eekhoorn en levendbarende hagedis. Voor de beoogde toestemmingen / ontheffingen van de realisatie dient een plan met verzachtende en compenserende maatregelen opgesteld te worden.

Projectplan

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat ontheffing vereist is voor een aantal beschermde dieren in het kader van de Flora- en faunawet. Op grond hiervan heeft Adviesbureau Mertens bv een projectplan opgesteld dat als basis fungeert voor de ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet. Het 'projectplan ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet aanleg en gebruik fietspad Heumenseweg te Wijchen' (d.d. maart 2009) voorziet daarin.

Ontheffingsaanvraag

Na onderzoek wordt aangeraden voor aanvang van de aanleg en het gebruik van het fietspad op de Heumenseweg een ontheffing voor artikel 75c van de Flora- en faunawet aan te vragen voor eekhoorn, das, zwarte kraai, blauwe reiger en levendbarende hagedis. In onderstaande tabel staat een overzicht van de soortgroepen waarvoor ontheffing is vereist.

Soort(groep)en	Effect
<i>Zoogdieren</i>	
- Eekhoorn	Verstoring aanlegfase
- Das	Klein effect wissel
<i>Vogels</i>	
- Zwarte kraai	Verwijderen nest
- Blauwe reiger	Aantasten kolonie
<i>Reptielen</i>	
- Levendbarende hagedis	Verstoring aanlegfase

Voor de overige beschermde planten- en diersoorten kunnen maatregelen worden getroffen om de effecten te mitigeren of er bestaat voor de soorten een algemene vrijstelling (licht beschermde soorten).

Om effecten van licht op vleermuizen en dassen te beperken wordt geadviseerd om in de periode van 15 april t/m 15 september het licht langs het fietspad gedurende de nacht te dimmen.

Overzicht maatregelen

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken is het noodzakelijk en wenselijk dat er maatregelen worden getroffen om de effecten te minimaliseren en de natuurwaarden te versterken.

Noodzaak

- De verplaatsing van gronden minimaliseren;
- Schrale vegetaties opslaan en verplaatsen naar de bermen van het fietspad;
- De bermen van het fietspad niet verrijken met nutriënten;
- Rekening houden met het broedseizoen;
- Ter hoogte van het nest van ransuil in mei voorkomen dat er harde geluiden worden gemaakt;
- Ter hoogte van de heide het werkgebied van het fietspad uitrasteren met doek of zeil en voor aanvang van de werkzaamheden het gebied vrij maken van hagedissen door deze uit te plaatsen.

Gewenst

- Ter plaatse van de wissel (waar het fietspad van de oostzijde naar de westzijde wordt verplaatst) is een faunatunnel gewenst.

Vereisten fietspad

Voor het fietspad dient een ontheffing te worden aangevraagd voor artikel 75c voor de zwaar beschermde dieren das, zwarte kraai en blauwe reiger. Om in aanmerking te komen voor de ontheffing voor deze strikt beschermde soorten dient het volgende te worden aangetoond:

1. een maatschappelijk en economisch belang;
2. alternatieve locaties;
3. en een garantie voor de instandhouding van de soort (verspreidingsbeeld).

Ad 1: Het fietspad heeft als doel om de fietsers te scheiden van gemotoriseerd verkeer. De Heumenseweg is een bochtige en drukke weg waar vaak te hard wordt gereden door gemotoriseerd verkeer en die ook vrij druk is met auto's en vrachtauto's. Als gevolg hiervan ontstaan gevaarlijke situaties. Op grond hiervan is er het voorstel om een vrijliggend fietspad te realiseren. Als gevolg van de aanleg van het fietspad is het mogelijk dat vrachtauto's en ander gemotoriseerd werkverkeer eerder op de plaats van bestemming aankomt. Met de aanleg van het fietspad worden tevens de effecten van de economische crisis beïnvloed.

Ad 2: Een alternatief tracé voor het fietspad is er niet. Door het fietspad verder van de Heumenseweg te leggen ontstaan onveilige situaties en is de invloed op natuur groter. Door het fietspad aan de andere zijde van de weg te leggen worden woonpercelen doorsneden.

Ad 3: In het projectplan is getoetst aan de gunstige staat van instandhouding en het natuurlijk verspreidingsbeeld van eekhoorn, das, zwarte kraai, blauwe reiger en levendbarende hagedis. Met de plannen zal het voorkomen en de verspreiding van deze soorten niet negatief worden beïnvloed.

Ontheffingsperiode

De duur van de ruimtelijke procedure wordt geschat op ca. 1 jaar.

Afhankelijk van de aanbestedingen en de periode van de aanvraag is de doorlooptijd ca. 1 à 1½ jaar. Er wordt derhalve voor 3 jaar ontheffing aangevraagd.

Inventarisatie bosrand Heumenseweg, Alverna

Door Pius Floris boomverzorging Vught is een bosrand geïnterviewd (nr. MG/08/31054, d.d. 7 juli 2008) gelegen aan de Heumenseweg te Alverna. Aanleiding voor de inventarisatie zijn de plannen voor de aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Heumenseweg. De Heumenseweg loopt door een gebied met een hoge landschappelijke waarde. De weg is voorzien van een laanbeplanting van Amerikaanse eiken en zomereiken en doorkruist diverse bospercelen. Voor de aanleg van dit fietspad is het noodzakelijk om circa 7100 m² bosrand te rooien. Het betreft een circa 6 m brede strook bos, parallel aan de Heumenseweg zoals gearceerd aangegeven op kaart. Bij aanleg van het fietspad in het bos wordt de laanstructuur zoveel mogelijk behouden. De laan van de Heumenseweg wordt op 3 locaties doorkruist bij realisatie van het fietspad. Bij deze

kruisingen wordt de weg verbreedt waardoor diverse bomen moeten wijken.

Bij deze inventarisatie zijn in de bosranden bomen opgenomen met een stamdiameter vanaf 15 cm. Boompjes uit de ondergroei, heesters en sterk onderstandige jonge bomen (o.a. Amerikaanse vogelkers) zijn niet opgenomen. In verband met de waardebepaling van de bomen zijn 2 particulieren percelen met de nummers C1804 en C 1967 apart vermeld. Op perceel 01967 zijn geen bomen aanwezig.

Zoals afgesproken zijn enkele houtsingels als groep aan de inventarisatie toegevoegd (buiten gearceerde gebieden). De bomen zijn op kaart en in de tabel aangegeven met een letter.

Ter hoogte van de kruisingen zijn diverse laanbomen opgenomen die betrokken zijn bij de aanleg van het fietspad. Op basis van de kaart met het fietspad en de situatie in het veld, is gekeken welke bomen niet behouden kunnen blijven bij realisatie van het plan.

De werkzaamheden zijn uitgevoerd op 5 juni en 19 juni 2008.

Doel van het onderzoek

- Inventarisatie van bomen in de bosrand.
- Aangeven van aanwezige beplanting buiten het bos (houtsingels).
- Het opnemen van de boom kwaliteit.
- Aangeven van behoudenswaardige bomen in de bosranden.
- Opname van laanbomen op kruisingen met fietspad.
- Uitvoeren van een globale waardebepaling van de bomen.

Onder behoudenswaardige bomen worden bomen verstaan met een solitair karakter die gezien de omvang, vorm en kwaliteit opvallend en beeldbepalend zijn voor de omgeving. Behoud van deze bomen is wenselijk mits er voldoende mogelijkheden zijn het fietspad op voldoende afstand van deze bomen te realiseren.

Conclusie

Het betreft een bosrand met als hoofdboomsoorten voornamelijk zomereik en ruwe berk. Er is geen sprake van een typische bosrand omdat het bos grenst aan de laanbeplanting van volwassen bomen langs de Heumenseweg. In bepaalde gedeelten van de bosrand komt de grove den, de valse acacia en de Amerikaanse eik veelvuldig voor. Tevens zijn enkele paardekastanjes en Amerikaanse vogelkersen aangetroffen. In de 2e etage van de bosrand komen voornamelijk zaailingen van zomereik, Amerikaanse eik en Amerikaanse vogelkers voor. Diverse Amerikaanse eiken zijn circa 10 jaar geleden afgezet en weer uitgeschoten waardoor er zogenaamde "Stoellen" zijn ontstaan.

- In totaal zijn 224 bomen in de bosrand geïnventariseerd;
- De conditie/kwaliteit van 57 bomen is matig tot slecht;
- Duurzaam behoud van 64 bomen is gezien de conditie/kwaliteit of eigenschappen van de soort geen reëel uitgangspunt. Door onderlinge concurrentie tussen de bomen in de bosrand is de levensverwachting van deze bomen beperkt (schatting <15 jaar);
- Er zijn geen bomen aangetroffen die geschikt zijn voor verplanting²;
- Er zijn 6 behoudenswaardige bomen aangetroffen die binnen het fietspadtracé staan die in principe behouden kunnen blijven. Deze bomen zijn op kaart aangegeven. Het fietspad kan mogelijk om deze bomen gelegd worden³;
- Buiten de bosrand zijn 2 houtsingels en een stuk jong bos opgenomen waar het fietspad tracé doorloopt (beplantingen buiten het gearceerd gebied);
- Op de locatie waar het fietspad de weg kruist zullen in totaal 26 eiken uit de laan gerooid moeten worden in verband met de benodigde ruimte voor de oversteek en wegverbreding;
- De globale waarde van de bomen is bepaald en aangegeven per beplantingstype of perceel.

5.5. Kabels & leidingen

Het tracé van kabels en leidingen bevindt zich voornamelijk tussen de Heumenseweg en het toekomstig fietspad. Het is hierdoor niet gewenst om het fietspad te verleggen in de richting van de Heumenseweg.

² De bomen zijn gezien de standplaats en/of huidige kwaliteit geen geschikt uitgangsmateriaal voor herplant.

³ De benodigde afstand tussen het fietspad en de stam van deze bomen dient minimaal 2,5 m te bedragen.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De kosten van de aanleg van het fietspad zijn geheel voor rekening van de gemeente. Voor realisatie en beheer zijn in de gemeentelijke begroting middelen opgenomen.

7. MAATSCHAPPELIJKE AANVAARDBAARHEID

7.1. Overleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat de gemeente bij de voorbereiding van een projectbesluit overleg moet plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In het kader van het vooroverleg is de ruimtelijke onderbouwing daarom gestuurd naar de volgende instanties:

- Provincie Gelderland;
- VROM Inspectie Oost;
- Waterschap Rivierenland.

7.2. Zienswijzen

De voorbereiding van het besluit omtrent de vaststelling van het projectbesluit zal op grond van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht in het kader van de zienswijzen gedurende zes weken voor een ieder ter visie worden gelegd. Eventuele ingediende zienswijzen zullen in de besluitvorming worden betrokken.

De ontwerp ruimtelijke onderbouwing zal gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd.

Eenieder kan gedurende deze periode een zienswijze indienen.