



N832 Werkwijze bomen

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Projectbeschrijving.....	4
3	Thema Verkeer	5
3.1	Visie.....	5
3.2	Verkeersveiligheid	5
3.2.1	Algemeen.....	6
3.2.2	Kruispunt N831 (Bernseweg).....	6
3.2.3	Aansluiting /Maas-Waalweg.....	7
4	Thema Ruimtelijke kwaliteit.....	8
4.1	Visie.....	8
4.1.1	Historie van het landschap.....	8
4.1.2	N832 en het landschap	8
4.2	Aanleg/verbreden vrijliggend fietspad.....	9
4.2.1	Aansluiting Bernseweg/N831.....	9
4.2.2	Weigraaf (Bernseweg tot Maas-Waalweg).....	9
4.2.3	Molen Achterdijk (Maas-Waalweg tot Uilecotenweg)	10
4.2.4	Bocht richting Uilecotenweg	10
4.3	Aansluiting Maas-Waalweg.....	11
4.4	Overige	11
4.4.1	Zicht.....	11
4.4.2	Vitaliteit.....	12
5	Thema Ecologie	12
5.1	Visie.....	12
5.2	QuickScan Flora en Fauna	12
5.2.1	Nader onderzoek grote modderkruiper	13
5.2.2	Natura 2000.....	13
5.3	Vitaliteit, structuren en leefgebied	13
6	Sociale relevantie.....	13
7	Regelgeving.....	14
7.1	Bescherming houtopstanden	14
7.2	GNN en GO	14
7.3	Rekening houden met broedvogels	14
8	Afweging en conclusie	15

1 Inleiding

De provincie Gelderland neemt de N832 Well-Gameren in regulier groot onderhoud. Onderdeel van het project is de aanleg van een vrijliggend fietspad. Daarvoor moet een aantal bomen worden gekapt. In deze notitie wordt beschreven hoe bij de afweging omtrent de bomenkap is omgegaan met de thema's Verkeer, Ruimtelijke kwaliteit, Ecologie (onderverdeeld in Vitaliteit van de bomen en Structuren en leefgebied) en Sociale relevantie.

2 Projectbeschrijving

De N832 is een provinciale verbindingsweg tussen Well en Gameren, in de gemeenten Maasdriel en Zaltbommel. Deze weg is toe aan groot onderhoud. Daarbij wordt de asfalttoplaag vernieuwd. Ook worden de bruggen over de Hoofdwetering vervangen. De planning van de realisatie is inmiddels aangepast van 2019 naar 2021. De redenen hiervoor zijn de doorlooptijden van de benodigde grondaankopen en ruimtelijke procedures.

Tegelijk met het groot onderhoud leggen we een vrijliggend fietspad aan tussen de kruispunten met de Bernseweg en de Uilecotenweg en verbreden we het vrijliggend fietspad tussen de Uilecotenweg en de rotonde in Kerkwijk. Daarmee worden het fiets- en gemotoriseerd verkeer gescheiden en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. Door de verwachte autonome toename van het autoverkeer en de aansluiting van de Maas-Waalweg op de N832 (een project van de gemeenten Maasdriel en Zaltbommel) is de combinatie van auto en fiets op één rijbaan niet langer verantwoord.

Bij het ontwerp van de werkzaamheden is ingezet op het behoud van de aanwezige bomen en landschapsstructuren. Desondanks moeten, vanwege de aanleg van het vrijliggend fietspad en met het oog op verkeersveiligheid bij zijwegen en uitritten, langs deze weg 41 bomen (van de circa 1100) worden gekapt. Van deze 41 staan er 3 (drie) in de gemeente Zaltbommel; de overige staan in de gemeente Maasdriel. Nog eens 5 bomen blijken dermate slecht, dat zij moeten worden gekapt. Alle te kappen bomen staan op provinciaal eigendom. Tabel 1 geeft weer langs welk wegvak en om welke reden bomen moeten wijken.

Tabel 1 Overzicht te kappen bomen

Wegvak	Gemeente	Aanleg fietspad	Verkeersveiligheid	Vitaliteit	Totaal
Weigraaf (km 0.0-1.0)	Maasdriel	15	0	2	17
Molen Achterdijk (km 1.0-2.1)	Maasdriel	8	14	1	23
Walderweg (km 2.1-2.6)	Maasdriel	1	0	2	3
Walderweg (km 2.6-3.3)	Zaltbommel	0	2	0	2
Molenveldweg (km 3.3-5.5)	Zaltbommel	0	1	0	1
Totaal		24	17	5	46

De te kappen gezonde bomen worden 1: 1,5 gecompenseerd langs de weg. Daarvoor komen er dus ongeveer 60 bomen terug. De te kappen zieke/dode bomen ('Vitaliteit') worden 1:1 gecompenseerd. Ook vullen we, voor zover niet strijdig met de belangen vanuit thema Verkeer (hoofdstuk 3), de hiaten op in de laanstructuren tussen de N831 Bernseweg en de bebouwde kom van Kerkwijk. Daarmee kunnen we nog eens circa 100 bomen aanplanten.

In het landschapsplan¹ is aangegeven op welke plekken compensatie mogelijk is en hiaten kunnen worden opgevuld. Met de compensatie en het opvullen van hiaten wordt de laanstructuur langs de N832 versterkt.

3 Thema Verkeer

3.1 Visie

De bomen in de berm van provinciale wegen hebben een functie in relatie tot verkeer en verkeersveiligheid. Bomen helpen verkeersdeelnemers zich tijdens het rijden te oriënteren op de weg. Ook beïnvloeden bomen en andere beplantingen of wegelementen het verkeersbedrag. Daarom kapt de provincie nooit zonder meer bomen langs provinciale wegen.

De berm van provinciale wegen hebben een functie als toevlucht bij pech, onverwacht uitwijken of stuurfouten. Om het risico op verkeersongevallen te verkleinen en de overlevingskans voor inzittenden te vergroten, moeten de berm voldoende breed en vrij van obstakels² zijn.

Ook kunnen bomen het zicht belemmeren op en vanaf zijwegen en uitritten. Daarom moeten aansluitingen van zijwegen en uitritten vrij zijn van objecten die het zicht van verkeersdeelnemers op elkaar belemmeren.

Bomen in de berm van provinciale wegen kunnen ook van invloed zijn op de technische staat van de weg. Zo kan door wortelopdruk schade ontstaan aan het asfalt. Dat leidt niet alleen tot hogere onderhoudskosten, maar ook tot verkeersonveilige situaties.

Vanuit oogpunt van zowel verkeersveiligheid als beheer en onderhoud wil de provincie dat bomen in berm van provinciale wegen op voldoende afstand staan van de rijbaan en van kruispunten en uitritten. Bomen die een risico vormen voor de verkeersveiligheid en/of schade kunnen veroorzaken aan de verharding, moeten worden verwijderd en herplant/gecompenseerd op een veilige locatie.

3.2 Verkeersveiligheid

¹ Landschapsplan N832; Eelerwoude, 17 februari 2020

² In de periode 2014-2018 zijn op provinciale wegen in Gelderland 107 dodelijke ongevallen te betreuren, waarvan 33 met een obstakel. Bij 26 ongevallen betrof dit een boom, waarbij in 21 gevallen de boom binnen de obstakelvrije zone stond.

3.2.1 Algemeen

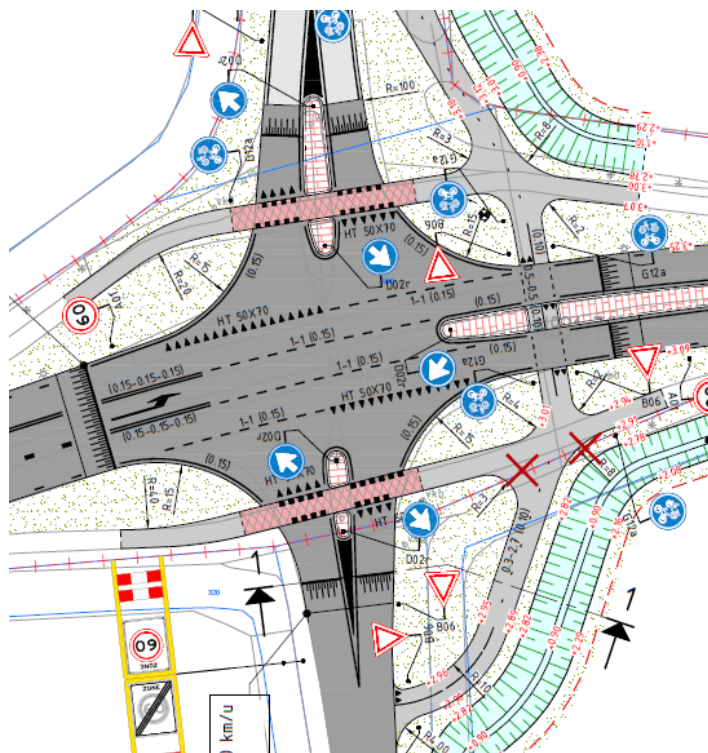
Bij het ontwerp van het vrijliggend fietspad is ingezet op het behoud van bestaande bomen en bomenrijen/laanstructuren. Daar waar verharding komt of waar wortelstelsels worden beschadigd vanwege de aanleg van het fietspad, is de kap van 24 bomen onvermijdelijk. Beschadiging van wortelstelsels kan leiden tot instabiliteit van bomen en daarmee tot risico's voor het verkeer. Vanuit het thema Verkeer is in die situaties bomenkap nodig.

Daar waar zijwegen en uitritten het vrijliggend fietspad kruisen en aansluiten op de hoofdrijbaan, moeten verkeersdeelnemers elkaar tijdig en goed kunnen zien. Op een aantal plaatsen belemmeren bomen dit noodzakelijke zicht. Onderbrekingen in de bomenrijen bij zijwegen en uitritten zorgen daarnaast voor extra lichtinval, wat op het verkeer een attentieverhogende werking heeft.

Vanuit het thema Verkeer is de kap van 17 bomen in deze situaties dan ook nodig.

3.2.2 Kruispunt N831 (Bernseweg)

Twee situaties lichten wij hier extra uit. De eerste is het kruispunt met de N831 (Bernseweg). Om het nieuwe fietspad langs de N832 veilig aan te sluiten op het kruispunt met de N831 wordt de fietspadenstructuur van het kruispunt aangepast, zie figuur 3.1. Het nieuwe vrijliggende fietspad wordt iets doorgetrokken langs de zuidelijke tak van het kruispunt. Voor een verkeersveilige nieuwe situatie is het belangrijk om het kruispunt compact en overzichtelijk te houden. Ook wil de provincie niet meer gronden van derden verwerven dan strikt noodzakelijk. Dit leidt tot de kap van twee bomen. Vanuit het thema Verkeer is deze kap nodig.



Figuur 3-1 Kruispunt N831

3.2.3 Aansluiting /Maas-Waalweg

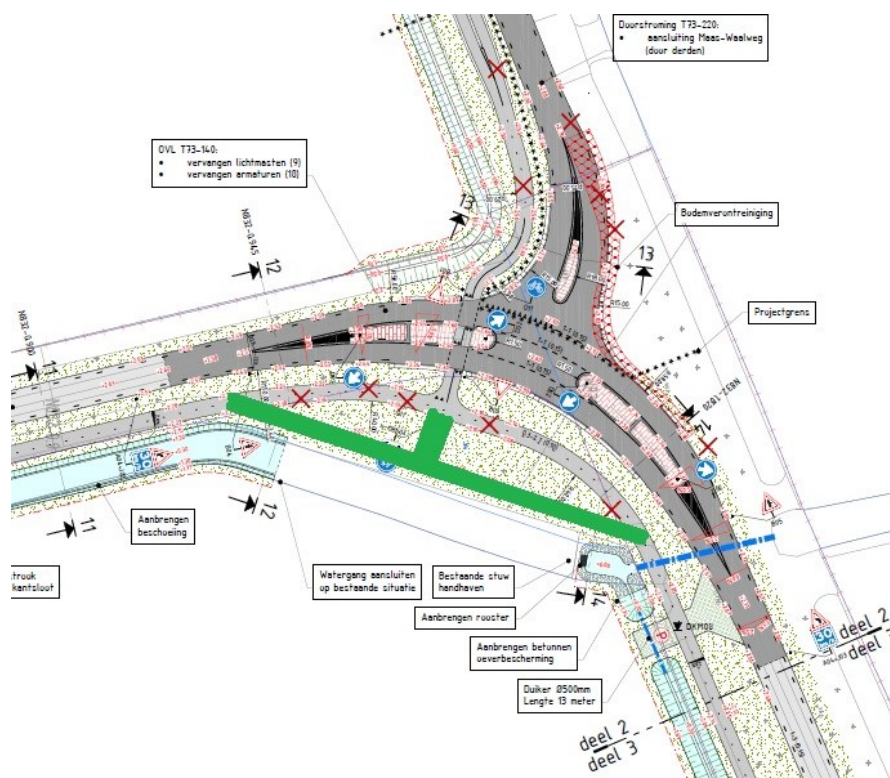
De tweede situatie is de aansluiting van de verlengde Maas-Waalweg.

Het nieuwe vrijliggende fietspad is ontworpen om de fietser meer veiligheid te bieden. De huidige Molen Achterdijk wordt door de gemeenten gereconstrueerd tot de verlengde Maas-Waalweg. De aansluiting daarvan op de N832 is een extra aandachtspunt voor de veiligheid van de fietser.

Belangrijk is dat de fietser op het kruispunt in het zicht blijft van de automobilist en v.v. Ook is het van belang dat het fietspad een logisch verloop kent, zonder onverwachte bochten. Daarom is het nieuwe fietspad ontworpen op de plaats zoals in figuur 3-2 aangegeven. Hiervoor moeten 12 bomen worden gekapt, waarvan zes langs de provinciale weg. De andere zes worden gekapt binnen het project van de gemeenten Zaltbommel en Maasdriel en blijven daarom buiten deze afweging.

Zou het fietspad achter de bomen wordt gerealiseerd om deze bomen te sparen, dan zouden er scherpe bochten in het fietspad ontstaan wat gevaar oplevert (zie figuur 3.2, groene arcering). Ook zouden fietsers en automobilisten dan onvoldoende zicht op elkaar hebben. Verder is overwogen om de bochten van het fietspad eerder in te zetten. Daarvoor zouden echter de watergang en de stuw moeten worden verlegd, met hoge extra kosten als gevolg. Daarom is besloten dit niet te doen.

Gezien het voorgaande is de kap van deze bomen, gezien vanuit het thema Verkeer, nodig.



Figuur 3-2 Kruispunt Maas-Waalweg (let op: Noord = rechts)

4 Thema Ruimtelijke kwaliteit

De N832 doorsnijdt meerdere landschapstypen. Afhankelijk van het landschapstype, maar ook van de historie van de verschillende weggedeelten, is de impact van het kappen en het aanplanten van bomen verschillend. In het landschapsplan (zie voetnoot 1) wordt dieper ingegaan op de landschappelijke visie, de beleidsmatige visie en de uitwerking van het landschappelijke plan.

In dit hoofdstuk wordt per deelgebied vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit beschreven wat de impact van de voorgenomen kap en herplant is.

4.1 Visie

4.1.1 Historie van het landschap

De N832 ligt grotendeels Noord-Zuid door het rivierenlandschap. Het traject doorsnijdt stroomruggen/oeverwalen en komgronden. Op het zuidelijke gedeelte van het traject zijn de oude rivierlopen nog duidelijk te herkennen in de kavelvormen rondom Well. Dit gebied is van oudsher relatief open.

Op de oeverwallen is er door de aanplant van boomgaarden nog enige dichtheid. De natste delen van het landschap waren niet goed te gebruiken als landbouwgrond en hier ontstond vaak bos. Het overgrote deel van het landgebruik bestond uit akkers en graslanden. Binnen dit relatief open landschap vormden de wegen een belangrijke rol in de opgaande beplanting. De belangrijkste wegen waren beplant met bomenrijen.

Ook in de ruilverkaveling in de jaren '50 van vorige eeuw hebben deze beplantingsstructuren een belangrijke rol gekregen. De belangrijke wegen werden aangeplant met laanbeplanting. Hierdoor ontstond een grootschalige kamerstructuur in het landschap. De beplanting langs de wegen is vastgelegd in het landschapsplan dat onderdeel was van de ruilverkaveling. De grootschalige kamerstructuur die toen behouden/versterkt is, is nog altijd goed zichtbaar, en deze landschapselementen worden nu waardevol ingeschat. Landschappelijk is het wenselijk dat deze bomenstructuren worden gerespecteerd en waar mogelijk ook worden versterkt.

4.1.2 N832 en het landschap

In het landschap van de N832 is een duidelijke tweedeling te maken tussen het gedeelte van de weg ten zuiden en ten noorden van Kerkwijk. Ten zuiden van Kerkwijk is de N832 een oude structuur die al lange tijd onderdeel uitmaakt van het landschap. De weg is hier over de gehele lengte 2-zijdig ingeplant met bomen, en op sommige delen ook met struweel. Deze beplanting vormt in het landschap een grootschalige kamerstructuur. Deze structuur wordt als waardevol gezien. De weg en de begeleidende beplanting maken hierdoor een integraal onderdeel uit van het gehele landschap. Daarom is het langs dit weggedeelte niet wenselijk om de laanstructuren aan te tasten.

Ten noorden van Kerkwijk is eind jaren '70 de Molenveldweg aangelegd. Deze weg zorgt voor een directe verbinding naar de N322. Waar echter de andere delen van de N832 een integraal onderdeel uitmaken van het landschap, is de Molenveldweg in een rechte lijn over het landschap heen gelegd: de weg negeert het landschap. Dit is duidelijk zichtbaar in de kavelstructuren. De Molenveldweg doorsnijdt die diagonaal.

Het gebied ten noorden van Kerkwijk wordt door de provincie gezien³ als een waardevol open gebied. Een stevige laanbeplanting langs de weg is daarom niet wenselijk. De huidige beplanting langs de weg doet afbreuk aan de gewenste openheid en geeft de weg extra nadruk in het landschap. Het is juist wenselijk dat de weg ondergeschikt is aan het landschap. Om die reden is er vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit op dit weggedeelte geen bezwaar tegen aantasting van de laanstructuren.

4.2 Aanleg/verbreden vrijliggend fietspad

Op het weggedeelte tussen kilometer 0 (aansluiting Bernseweg/N831) en 2.1 (aansluiting Uilecotenweg) zijn in de huidige situatie het auto- en fietsverkeer niet gescheiden. De provincie legt hier een vrijliggend fietspad aan.

4.2.1 Aansluiting Bernseweg/N831

Ten tijde van de ruilverkaveling bestond de Bernseweg nog niet. Deze is pas in de jaren '70 aangelegd⁴. Bij de aanleg van deze weg is deze direct aangeplant met bomen. Doordat de weg volgend aan het landschap is aangelegd, passen de bomen in de grootschalige kamerstructuur zoals deze in het landschapsplan van de ruilverkaveling beschreven is. Landschappelijk is deze bomenstructuur daarom waardevol. De kap van bomen langs de N831 is daarom vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit niet wenselijk. Dit wordt bevestigd door het groenstructuurplan van de gemeente Maasdriel. Hierin wordt deze structuur eveneens waardevol genoemd.

Voor de aansluiting van het vrijliggend fietspad op de bestaande fietspaden langs de N831 moeten twee bomen worden gekapt. Vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit is dat niet gewenst. Wel kan door de aan-/herplant van enkele nieuwe bomen binnen de bestaande laanstructuur de impact van de kap worden verzacht.

4.2.2 Weigraaf (Bernseweg tot Maas-Waalweg)

In het voorlopig ontwerp was ervoor gekozen het fietspad binnen de huidige provinciale eigendommen aan te leggen. Daardoor zou echter het grootste deel van de bomen aan de oostzijde van de weg gekapt moeten worden. Dat zou een aantasting betekenen van de grootschalige kamerstructuur. Gezien het voorgaande (paragraaf 4.1) is dat niet wenselijk.

In het definitief ontwerp is rekening gehouden met voldoende ruimte voor de bomen langs de Weigraaf. Wel moet hiervoor de sloot aan de oostzijde van de weg worden

³ Bron: Geconsolideerde Omgevingsverordening provincie Gelderland, december 2018 (www.gelderland.nl)

⁴ Bron: www.topotijdreis.nl

verlegd en zullen nieuwe perceeltoegangen worden gemaakt. Daarvoor moeten 13 bomen worden gekapt omdat zij in de verhardingen komen te staan.

Op zichzelf genomen is dit vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit niet gewenst. Echter, het kappen van deze bomen zal op landschapsniveau slechts een kleine invloed hebben op de laanstructuur. Bovendien kunnen in de bestaande laanstructuur circa 17 bomen worden teruggeplant. Daarmee blijft de laanstructuur intact en de bestaande ruimtelijke kwaliteit van het gebied behouden.

4.2.3 Molen Achterdijk (Maas-Waalweg tot Uilecotenweg)

Op het weggedeelte Molen Achterdijk, tussen de aansluitingen Maas-Waalweg en Uilecotenweg, wordt de weg begeleid door een bomenlaan. Deze bestaat grotendeels uit twee rijen bomen aan weerszijden van de weg. Ook deze bomenrijen zijn onderdeel van de grootschalige kamerstructuur die is gerealiseerd tijdens de ruilverkaveling in de jaren '50 van de vorige eeuw. De bomenrijen hebben daardoor ook een cultuurhistorische waarde.

Het vrijliggend fietspad wordt aangelegd langs de zuidzijde van de weg. In het voorlopig ontwerp was het nieuwe fietspad op de buitenste bomenrij geprojecteerd, binnen de provinciale eigendommen. Het nieuwe fietspad zou dan echter ook de wortelpakketten van de binnenste bomenrij nadelig kunnen beïnvloeden. Daardoor zouden uiteindelijk beide bomenrijen aan de zuidzijde grotendeels moeten verdwijnen. Vanuit landschap en cultuurhistorie is dit ongewenst. Daarom is in het definitief ontwerp het plan aangepast.

Het nieuwe fietspad is in het definitief ontwerp op een ruimere afstand van de bomenrijen geprojecteerd. Deze kunnen zo grotendeels worden gespaard. Tussen kilometer 1,6 en 1,7 liggen ten zuiden van de weg twee bosschages. Deze zullen wel moeten wijken voor de aanleg van het fietspad. Het bosschage tussen kilometer 1,5 en 1,6 kan wel gespaard blijven. De Molen Achterdijk kenmerkt zich landschappelijk door de begeleiding van een dubbele bomenlaan. Landschappelijk gezien zal het verwijderen van de bosschages geen negatieve invloed hebben op deze structuur.

Vanwege het nieuwe fietspad moeten de toegangen tot de percelen ten zuiden van de weg worden aangepast. Daarom en om te zorgen voor voldoende zicht op het verkeer moeten in totaal 22 bomen wijken. De bomen die moeten worden verwijderd, maken onderdeel uit van de dubbele bomenlaan. Vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit is dit ongewenst, zeker omdat enkele te kappen bomen relatief dicht bij elkaar staan. Door waar mogelijk de laan te versterken door de aanplant van nieuwe bomen, kan deze negatieve impact worden verzacht.

4.2.4 Bocht richting Uilecotenweg

Het nieuwe vrijliggende fietspad sluit aan op de westzijde van de Uilecotenweg. Voor een veilige aansluiting moet hier één boom worden verwijderd. Deze boom maakt geen onderdeel uit van de waardevolle laanstructuur, maar maakt onderdeel uit van een bosje. Het verwijderen van deze boom heeft op landschappelijk niveau een geringe impact,

omdat het geen grotere landschappelijke structuur aantast. Vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit is er daarom geen bezwaar tegen de kap van deze boom.

4.3 Aansluiting Maas-Waalweg

Het kruispunt Weigraaf / Molen Achterdijk vormt een hoekpunt in de grootschalige kamerstructuur (paragraaf 4.1). De provinciale weg buigt bij dit kruispunt af richting Kerkwijk. De Molen Achterdijk loopt vanaf hier verder door naar het westen, richting de Wellseindsedijk. Bij ingrepen rond dit kruispunt is het van belang dat de waardevolle kamerstructuur behouden blijft.

De gemeenten Maasdriel en Zaltbommel sluiten op dit kruispunt de verlengde Maas-Waalweg aan. Daarbij reconstrueren zij de westelijke tak van de Molen Achterdijk en leggen ze langs de zuidzijde ervan een vrijliggend fietspad aan. Het projectgebied van de gemeenten overlapt hier deels dat van de provincie.

Voor de reconstructie van het kruispunt moeten binnen het project van de provincie zes bomen worden gekapt. Nog eens zes bomen moeten worden gekapt binnen het gemeentelijke project Maas-Waalweg. De bomen die worden gekapt staan relatief dicht bij elkaar, waardoor op deze plek de landschappelijk waarden worden aangetast. Vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit is deze bomenkap niet wenselijk.

Door herplant van bomen kan deze impact worden verzacht. Het is daarbij van belang dat de herplant langs de Weigraaf bestaat uit eiken en zo de laan langs de Weigraaf versterkt. Langs de Molen Achterdijk kan de laan versterkt worden door de aanplant van iepen.

De provincie compenseert de zes door haar te kappen bomen elders langs de N832. De gemeenten compenseren de door hen te kappen bomen in het kader van hun eigen project.

4.4 Overige

4.4.1 Zicht

Ter hoogte van zijwegen en bestaande uitritten langs de hele N832 staan 17 bomen zodanig gepositioneerd dat het zicht van een oprijdende auto wordt belemmerd. Daarom moeten deze bomen worden verwijderd. In het veld is vastgesteld dat deze bomen ook echt een obstructie van het zicht vormen.

Landschappelijk gezien is de kap van deze bomen te verdelen in 2 gebieden (zie ook paragraaf 4.1). De te kappen boom ten noorden van Kerkwijk (kruispunt Kleinestraat) staat binnen een open-kommengebied. De bomenrijen waar deze boom onderdeel van is, zijn aangeplant op een relatief jonge weg. Hier is de impact van de kap op landschappelijk niveau gering, omdat deze bomen geen onderdeel uitmaken van een belangrijke landschappelijke structuur. Herplant is ten noorden van Kerkwijk ook niet wenselijk.

De twee te kappen bomen ten zuiden van Kerkwijk (kruispunt Delwijnsekade) zijn wel onderdeel van een landschappelijk waardevolle structuur. Doordat de kap ter hoogte van een zijweg plaatsvindt waar de structuur reeds onderbroken is, zal de kap een negatieve impact hebben op de structuur. Vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit is herplant zo dicht mogelijk bij zijwegen gewenst. Hierdoor wordt voorkomen dat er grote gaten in de structuur ontstaan.

4.4.2 Vitaliteit

Zoals in hoofdstuk 5 wordt beschreven, moeten behalve vanwege het ontwerp ook 5 bomen worden gekapt omdat deze niet meer vitaal blijken te zijn. Deze bomen zijn ook met extra onderhoudsmaatregelen niet meer te handhaven. Het gaat om:

- 2 eiken tussen kilometer 0 tot en met 1
- 3 essen tussen kilometer 1 tot en met 2.1

De eiken tussen km 0 en 1 betreffen twee jonge bomen (aanplantjaar 2016 en 2013) die niet goed zijn aangeslagen. De drie essen met slechte vitaliteit hebben last van essentaksterfte.

Vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit betekent dat, afhankelijk van waar deze bomen staan, een negatieve impact op waardevolle landschappelijke structuren. Ten noorden van Kerkwijk zal deze impact gering zijn. Ten zuiden van Kerkwijk maken bijna alle bomen onderdeel uit van een waardevolle landschapsstructuur en is de kap een aantasting van deze structuur. Het is wenselijk om (ten zuiden van Kerkwijk) daar waar gekapt wordt op dezelfde locatie weer bomen aan te planten.

5 Thema Ecologie

5.1 Visie

Het gebied waarin de N832 ligt, kent naast economische en/of agrarische waarden ook natuurwaarden. De bermen, sloten en bomen langs de weg vormen een leefgebied voor verschillende dieren, planten en schimmels. De bomen langs de weg leggen CO₂ vast en vangen fijnstof af. Zeker binnen een landschap dat gedomineerd wordt door intensief gebruikte grasvelden en akkers vervult de wegberm een belangrijke rol voor biodiversiteit binnen het gebied.

Het voorgenomen groot onderhoud kan een kans bieden om de ecologische functie van de wegberm te vergroten. Hierbij kan worden gedacht aan het aanplanten van verschillende soorten bomen en struweel die meerwaarde genereren voor bijvoorbeeld insecten. Zo kan de wegberm bijdragen aan biodiversiteit.

5.2 QuickScan Flora en Fauna

Bovenop de waarde van de groenstructuur geldt er ook een beschermingsregime voor soorten en voor gebieden. Om inzicht te krijgen in deze regelgeving en de effecten die dit

heeft op de uitvoering van het project is een QuickScan Flora en Fauna uitgevoerd⁵. De resultaten daarvan worden hier samengevat.

5.2.1 Nader onderzoek grote modderkruiper

Vanuit de natuurtoets bleek een nader onderzoek naar de grote modderkruiper noodzakelijk. Dit is uitgevoerd⁶, er zijn geen grote modderkruipers aangetroffen.

5.2.2 Natura 2000

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op hemelsbreed ca 6 km afstand. De aard van de voorgenomen werkzaamheden en ontwikkeling maakt dat de effecten uitsluitend tot het plangebied of in de zeer directe zone eromheen beperkt blijven. Gezien de afstand tot Natura 2000-gebieden, de invulling van de tussenliggende gebieden en de voorgenomen werkzaamheden is er geen reden om aan te nemen dat er kans is op een belemmering van de kernopgaven van het Natura 2000-gebied door een rechtstreekse invloed, cumulatieve invloed of externe werking. Een voortoets⁷ wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Uit voorzorg is op basis van de voorgenomen werkzaamheden een Aeriusberekening uitgevoerd⁸. Hieruit blijkt dat de voorgenomen werkzaamheden op de N382 niet leiden tot een onacceptabele extra stikstofdepositie in N2000-gebieden. Daarom is een vergunning Wet natuurbescherming, onderdeel stikstof niet aan de orde voor de voorgenomen werkzaamheden.

5.3 Vitaliteit, structuren en leefgebied

Vanwege een verminderde vitaliteit moeten er op een aantal plekken langs de N832 bij elkaar 7 bomen worden gekapt, zie §4.2.2. Ook voor de aanleg en verbreding van het vrijliggend fietspad, voor de aansluiting van de Maas-Waalweg en voor het verbeteren van de verkeersveiligheid moeten nog eens 40 bomen worden gekapt.

De kap heeft een negatieve invloed op ecologische waarden, omdat een boom leefgebied vormt voor verschillende soorten (zie paragraaf 5.1). De kap van deze bomen heeft echter geen negatieve invloed op de instandhouding van beschermde soorten. Ook zullen de boomstructuren (potentiële vliegroutes voor vleermuizen) niet onderbroken worden, omdat de beplanting aan beide zijden van de weg staat. Wel moet er rekening worden gehouden met de zorgplicht. Door het aanplanten van diverse bomen, met positieve eigenschappen voor bijvoorbeeld insecten, en het aanplanten van struweel kan de ecologische waarde van de wegberm worden vergroot.

6 Sociale relevantie

In de voorbereiding van dit project is meerdere keren contact gelegd met de omgeving (aanwonenden, bedrijven, belangstellenden). Tijdens de openbare informatieavonden in

⁵ Actualisatie toetsing Wet natuurbescherming N832, Definitief versie 3; Eelerwoude, 3 juli 2019

⁶ Notitie aanvullend onderzoek beschermde vissoorten N832 Ammerzoden; Eelerwoude, 16 april 2018

⁷ Oriënterend onderzoek waarin de mogelijke negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden onderzocht worden.

⁸ AERIUS berekening N832; Eelerwoude, 13 december 2019

2017 en 2019 hebben meerdere aanwonenden en aanliggende bedrijven gevraagd om bomen bij zijwegen of erfonthutningen op te snoeien of te verwijderen omdat het zicht op het verkeer onvoldoende is. Elk van deze vragen is ter plekke beoordeeld. Waar bomenkap vanwege verkeersveiligheid nodig bleek, is deze opgenomen in het ontwerp. Dit zijn in totaal 17 bomen.

Voor de aanleg van het nieuwe, en verbreding van het bestaande vrijliggende fietspad, inclusief de aansluiting van de gemeentelijke Maas-Waalweg, moeten in totaal 24 bomen worden gekapt. Ook hiervoor is gesproken met de omgeving. Daaruit bleek dat grondeigenaren van wie wij hiervoor gronden nodig hebben, liever zien dat complete bomenrijen worden verwijderd dan dat zij gronden moeten afstaan. Vanuit de bredere omgeving en de weggebruiker reageert men positief op de aanleg van het vrijliggend fietspad en is er begrip voor de daarvoor noodzakelijke bomenkap.

Over de kap van 5 zieke (niet meer levensvatbare) bomen is geen discussie.

7 Regelgeving

7.1 Bescherming houtopstanden

De bomen maken onderdeel uit van een rij van 20 bomen of meer, geteld over het totaal aantal rijen, of de bomen maken uit van een bosperceel groter dan 10 are. Daarom is hier voor het kappen van bomen de bescherming van houtopstanden van toepassing. In dat kader geldt een meldingsplicht. De gekapte houtopstanden moeten 1 op 1 worden gecompenseerd.

7.2 GNN en GO⁹

Het plangebied en het omliggende gebied maken geen onderdeel uit van het Gelders NatuurNetwerk (GNN) of de Groene Ontwikkelingszone (GO). Het plangebied ligt ter hoogte van km 5,1 op enkele tientallen meters van begrensd GNN/GO-gebied. Met de voorgenomen werkzaamheden op deze locatie (aan de overzijde van de weg worden enkele bomen aangeplant) worden geen negatieve effecten verwacht op de wezenlijke waarden en kenmerken. Van afname van areaal is geen sprake en er worden geen effecten verwacht die de wezenlijke waarden en kenmerken van de GNN/GO significant aantasten. Een toetsing aan het GNN/GO-beleid wordt daarom niet noodzakelijk geacht.

7.3 Rekening houden met broedvogels

Voor alle beschermde inheemse vogelsoorten geldt vanuit de Wet natuurbescherming een verbod op handelingen die nesten of eieren beschadigen of verstoren. Ook handelingen die een vaste rust- of verblijfplaats van beschermde vogels verstoren, zijn niet toegestaan. In de praktijk betekent dit dat verstorende werkzaamheden alleen buiten het broedseizoen uitgevoerd mogen worden. Werkzaamheden binnen het broedseizoen zijn alleen mogelijk als is vastgesteld dat er met de werkzaamheden geen nesten van broedvogels worden verstoord.

⁹ GNN en GO: zie de Omgevingsvisie Gaaf Gelderland, vastgesteld door Provinciale Staten op 19 december 2018

8 Afweging en conclusie

De voorgenomen wegwerkzaamheden (thema Verkeer) zijn aanleiding voor de voorgenomen kap van bomen langs de N832. In deze notitie is afgewogen of het belang van het thema Verkeer opweegt tegen dat van de andere beschouwde thema's.

Ontwerp / thema Verkeer

Om de verkeersveiligheid op de N832 te verbeteren en om het gebruik van de fiets te stimuleren, legt de provincie een vrijliggend fietspad aan langs de N832 ten zuiden van Kerkwijk. Daar waar al een vrijliggend fietspad ligt, wordt dat verbreed. Verder sluiten de gemeenten Maasdriel en Zaltbommel de verlengde Maas-Waalweg aan op de N832 ter hoogte van km 1.0.

De provincie heeft zowel het fietspad als de aansluiting van de Maas-Waalweg op de N832 ontworpen. Hierbij is uitgegaan van het zoveel mogelijk behouden van de bomen langs of naast de weg. Niet alle bomen kunnen echter behouden blijven. Voor de voorgenomen werkzaamheden moeten 24 bomen worden gekapt. Nog eens 17 bomen moeten wijken om de verkeersveiligheid te verbeteren op kruispunten en bij uitritten. Ten slotte zijn 5 bomen van dermate slechte kwaliteit dat kap daarvan nodig is. In totaal zullen daarom 46 bomen worden gekapt.

De te kappen gezonde bomen worden 1: 1,5 gecompenseerd langs de weg. Daarvoor komen er dus ongeveer 60 bomen terug. De te kappen zieke/dode bomen worden 1:1 gecompenseerd. Ook vullen we, voor zover niet strijdig met de belangen vanuit thema Verkeer, de hiaten op in de laanstructuren tussen de N831 Bernseweg en de bebouwde kom van Kerkwijk. Daarmee kunnen we nog eens circa 100 bomen aanplanten.

Thema's Ruimtelijke kwaliteit en Ecologie

De conclusie vanuit het thema Ruimtelijke kwaliteit is dat ten zuiden van Kerkwijk de bomen onderdeel uitmaken van een landschappelijk waardevolle structuur. Het is daarom wenselijk zo min mogelijk bomen hier te kappen. Er liggen wel kansen om met de herplant van bomen ten zuiden van Kerkwijk de landschapsstructuren te versterken. Tegelijkertijd is het landschap ten noorden van Kerkwijk een open kommenlandschap. Laanbeplanting langs de N832 is daar ongewenst. Dat maakt daar bomenkap minder bezwaarlijk en herplant ongewenst.

De conclusie vanuit het thema Ecologie is dat de bermen een belangrijke rol spelen in de ecologische waarde van het gebied. De kap van individuele bomen heeft invloed op deze ecologische waarde, maar er worden geen essentiële structuren aangetast. Door het aanplanten van bomen en struweel kan de biodiversiteit van de bermen verhoogd worden.

In het ontwerp is gezorgd voor een maximaal behoud van bomen, om de landschappelijk waardevolle structuren te bewaren. Door 1,5 x zoveel bomen terug te planten vindt overcompensatie plaats. En door de compensatie uit te voeren ten zuiden van Kerkwijk, worden deze structuren verder versterkt. De compensatie wordt uitgevoerd met oog voor

bevordering van de biodiversiteit. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de eisen en wensen vanuit deze thema's.

Thema Sociale relevantie

De conclusie vanuit het thema Sociale relevantie is dat er over het algemeen tot op heden begrip is voor de voorgenomen bomenkap. Alleen enkele eigenaren van aan te kopen gronden geven de voorkeur aan grootschalige bomenkap voor de aanleg van het fietspad boven grondverkoop. Tegelijkertijd is niet uit te sluiten dat er weerstand tegen bomenkap optreedt als vergunningsprocedures gestart zijn. Onder meer met de al gehouden en nog volgende inloopavonden in het gebied wordt geprobeerd om alle belanghebbenden te betrekken bij de planvorming.

Regelgeving

De conclusie vanuit regelgeving is dat kap van bomen past binnen de vigerende regelgeving als wordt voldaan aan de meldings- en compensatieplicht. Ook mogen GO, GNN en N2000 niet worden aangetast en mogen broedvogelversturende werkzaamheden alleen worden uitgevoerd buiten het broedseizoen of als is aangetoond dat er geen nesten van broed(ende) vogels worden verstoord.

Het ontwerp leidt niet tot aantasting van N2000, GNN en GO. De kap van de bomen wordt uitgevoerd buiten het 'kapseizoen', waarbij ook dan nauwkeurig wordt gekeken of er geen broedende vogels worden verstoord. Daarmee wordt voldaan aan de vigerende regelgeving.

Conclusie

Met dit project wordt de verkeersveiligheid op de N832 verbeterd en het gebruik van de fiets gestimuleerd. Het is nodig daarvoor een beperkt aantal bomen te kappen. Er worden 1,5x zoveel bomen teruggeplaatst volgens het hiervoor opgestelde landschapsplan. Het plan voorziet in maatregelen die tegemoetkomen aan de eisen en wensen vanuit de thema's Ruimtelijke kwaliteit en Ecologie. Omwonenden en belanghebbenden zijn betrokken bij de planvorming. Ook kan worden voldaan aan de geldende wet- en regelgeving. De conclusie is daarom dat de voorgenomen kap van deze bomen gegeven de omstandigheden acceptabel is.