

## OMGEVINGSVERGUNNING

Datum : 30 oktober 2023  
Nummer : OVU-1036322

Project : Het aanpassen en verleggen van de inrichting van de bestaande fietspaden en wegen

Plaatselijk bekend : nabij Barchman Wuytierslaan 224

Kadastraal bekend : Gemeente Amersfoort, Sectie D, Nummer 11384 (wegvak 56)

De omgevingsvergunning is aangevraagd voor de volgende activiteiten:

- Het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden (aanleggen) (artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo en artikel 2.11 Wabo)
- Het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan (afwijken bestemmingplan) (artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo en artikel 2.12 Wabo)

### Procedure op Hoofdlijnen

De aanvraag is door ons ontvangen op 12 augustus 2022. Deze omgevingsvergunning is voorbereid volgens de uitgebreide procedure als bedoeld in paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) jo. afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Daarom is het ontwerpbesluit met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig waren voor de beoordeling van het ontwerp vanaf donderdag 8 juni 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Dit besluit hebben wij digitaal openbaar bekend gemaakt in ons gemeenteblad op [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl).

### Zienswijzen

Gedurende deze periode kon een ieder zijn of haar zienswijzen over het ontwerpbesluit naar voren brengen. Binnen deze periode hebben wij één zienswijze ontvangen. De ingediende zienswijze heeft niet tot gevolg dat wordt afgezien van het voornemen de omgevingsvergunning te verlenen. Verwezen wordt naar het bij dit besluit gevoegde Zienswijzennota dat deel uitmaakt van (de onderbouwing) van dit besluit.

### Besluit

Burgemeester en wethouders besluiten de aangevraagde omgevingsvergunning te verlenen voor de inrichting van de bestaande fietspaden en wegen.

### Voorschrift

Aan de vergunning worden het volgende voorschrift verbonden:

1. De vergunde activiteiten worden uitgevoerd overeenkomstig de bij deze omgevingsvergunning behorende genoemde bescheiden.

## Aandachtspunten

Wij wijzen u op de volgende aandachtspunten:

1. Ten minste vijf dagen voordat u start met de werkzaamheden dient u ons hiervan op de hoogte te stellen. Dit kan door het toezenden van de bij deze vergunning gevoegde verklaring 'Melden start activiteit', dan wel door contact op te nemen met de toezichthouder. De contactgegevens van de toezichthouder vindt u in de bijgevoegde brief;
2. De omgevingsvergunning en de hierbij behorende stukken dienen te allen tijden op de projectlocatie aanwezig te zijn en op verzoek van een toezichthouder ter inzage te worden gegeven. Wanneer sprake is van een vergunning met bijbehorende digitale bestanden, dan dienen deze te allen tijden op verzoek van een toezichthouder ter inzage te worden gegeven;
3. Het werk wordt uitgevoerd met inachtneming van de bepalingen van het Bouwbesluit en de bouwverordening, tenzij anders is bepaald;
4. Het is verboden een activiteit te verrichten in afwijking van deze vergunning;
5. Het is verboden om zonder vergunning gemeentelijke terreinen te gebruiken of te doen gebruiken voor het verrichten van werkzaamheden, het opslaan van bouwmaterialen en het plaatsen van bouwketen en opslagcontainers of -keten. Wilt u hier wel gebruik van maken, dan moet u een Vergunning Tijdelijk Gebruik van de weg (VTG) aanvragen via <https://www.amersfoort.nl/bouwen-en-verbouwen/to/openbare-weg-gebruiken.htm>;
6. In de Wet natuurbescherming zijn in de artikelen 3.1 t/m 3.11 bepalingen opgenomen ter bescherming van in het wild levende vogels en andere dieren. Het is (onder meer) verboden beschermde vogels en dieren te doden, te verwonden of te verontrusten. Tevens mogen de nesten of verblijfplaatsen niet verstoord of de eieren uit de nesten weggenomen of beschadigd worden. Via de landelijke website <https://www.checklistgroenbouwen.nl> kunt u een checklist invullen waarna u een advies op maat krijgt hoe u bij de uitvoering van uw vergunning rekening kunt houden met de in wild levende vogels en andere dieren.

## Inwerkingtreding

Het definitieve besluit treedt in werking met ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend. Als van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, treedt dit besluit niet in werking voordat hierop is beslist.

*(Grondslag: Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, artikel 6.1, tweede lid, onder b)*

## Beroep

Belanghebbenden die het niet eens zijn met het besluit om deze omgevingsvergunning te verlenen, kunnen binnen zes weken na de eerste dag van de terinzagelegging van dit besluit een beroep schriftelijk indienen. Meer informatie hierover is opgenomen in de bijlage 'Rechtsmiddelen' bij dit besluit.

namens burgemeester en wethouders van Amersfoort,



Mevrouw M.M. Rijnen-Gludemans  
afdelingsmanager

Afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving

VERZONDEN 31 OKT. 2023

## BIJLAGE: OVERWEGINGEN

Het vergunde project bestaat uit de volgende activiteiten:

- Het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden (aanleggen) (artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo en artikel 2.11 Wabo)
- Het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan (afwijken bestemmingplan) (artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo en artikel 2.12 Wabo)

Het project is vergund voor de locatie nabij de Barchman Wuytierslaan 224 te Amersfoort

Het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden en Afwijken van het bestemmingsplan en

Wij hebben uw aanvraag getoetst aan artikel 2.12 van de Wabo. Hierin staat dat de gemeente een aanvraag alleen kan verlenen als de activiteiten niet in strijd zijn met het belang van een goede ruimtelijke ordening.

In het gebied zijn de bestemmingsplannen 'Birkhoven-Bokkeduinen' en 'Westelijke Ontsluiting' van toepassing. De bestemmingen zijn 'Natuurgebied' (Birkhoven-Bokkeduinen) en 'Groen' (Westelijke Ontsluiting). Op grond van artikel 5 van de planregels van bestemmingsplan 'Birkhoven-Bokkeduinen' zijn de gronden binnen de bestemming 'Natuurgebied' bestemd voor natuur en landschap in de vorm van bos, heide, moeras, weide, water en bijzondere parkelementen en recreatief medegebruik in de vorm van fiets-, voet- en ruiterspaden. Daarnaast ziet deze bestemming op het behoud, herstel en ontwikkeling van de natuurlijke en landschappelijke waarden. Op grond van artikel 6 van de planregels van bestemmingsplan 'Westelijke Ontsluiting' zijn de gronden binnen de bestemming 'Groen' bestemd voor groenvoorzieningen, bermen, beplantingen, parken plantsoenen en onder mee voet- en fietspaden. Voorliggende aanvraag betreft het aanleggen van een snelfietsroute tussen Amersfoort en Utrecht. Binnen de bestemming 'Groen' zijn fietspaden zonder meer toegestaan. Binnen de bestemming 'Natuurgebied' zijn echter uitsluitend fietspaden met een recreatief karakter (recreatief medegebruik) toegestaan. Bij een snelfietsroute is geen sprake van recreatief medegebruik of een recreatief karakter van het fietspad. De aanleg van een snelfietsroute is dan ook in strijd met het bepaalde in het bestemmingsplan. Daarom is een uitgebreide buitenplanse afwijking (Wabo-Projectbesluit) ex artikel 2.12 lid 1 onder a onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht vereist. Voorwaarde voor verlening van de omgevingsvergunning is dat de aanvraag voldoet aan het vereiste van een goede ruimtelijke ordening. Dit moet blijken uit een ruimtelijke onderbouwing. Uit de van deze omgevingsvergunning deel uitmakende ruimtelijke onderbouwing blijkt dat dit het geval is.

Wij concluderen hieruit dat uw aanvraag niet in strijd is met het belang van een goede ruimtelijke ordening.

### Voorlopige voorziening

Het indienen van een beroep schorst de werking van het besluit niet. Hebben u of andere belanghebbenden er veel belang bij dat dit besluit niet in werking treedt, dan kunt u de voorzieningenrechter van de rechtbank Midden-Nederland vragen om een voorlopige voorziening te treffen. U kunt dit doen door een verzoek om een voorlopige voorziening te sturen aan:

Rechtbank Midden-Nederland  
Afdeling bestuursrecht, o.v.v. voorlopige voorzieningen  
Postbus 16005  
3500 DA UTRECHT

U kunt het verzoek om voorlopige voorziening ook digitaal indienen via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Hiervoor heeft u een DigiD nodig.

Voor de behandeling van een verzoek om een voorlopige voorziening moet u griffierecht betalen. De medewerkers van de rechtbank kunnen u hierover meer informatie geven. Zij zijn bereikbaar via het telefoonnummer (088) 362 00 00. De medewerkers van de rechtbank kunnen u ook vertellen hoe u het verzoek moet indienen.

### Beroep instellen na bezwaar

Belanghebbenden die het niet eens zijn met de beslissing op bezwaar, kunnen hiertegen beroep instellen. Dit kunt u doen door binnen zes weken na de beslissing op bezwaar een beroepschrift in te dienen. Dit is een brief waarin u uitlegt waarom u het niet eens bent met het besluit. In uw beroepschrift moet u in elk geval de volgende gegevens opnemen:

- Uw naam en adres
- Datum
- Omschrijving van het besluit waartegen u beroep instelt  
Vermeld wie het besluit heeft genomen, op welke datum het besluit is genomen en het kenmerk van het besluit. Stuur zo mogelijk een kopie van het besluit mee.
- Uitleg waarom u het niet eens bent met het besluit (gronden)
- Uw handtekening

U richt uw beroepschrift aan:

Rechtbank Midden-Nederland  
Afdeling bestuursrecht, o.v.v. bodemzaken  
Postbus 16005  
3500 DA UTRECHT

U kunt het beroepschrift ook digitaal indienen via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Hiervoor heeft u een DigiD nodig.

Voor de behandeling van een beroepschrift moet u griffierecht betalen. De medewerkers van de rechtbank kunnen u hierover meer informatie geven. Zij zijn bereikbaar via het telefoonnummer (088) 362 0000.

**BIJLAGE: BIJBEHORENDE BESCHIEDEN/DIGITALE BESTANDEN:**

| Datum      | naam                                                            | Documenttype | Omschrijving                      |
|------------|-----------------------------------------------------------------|--------------|-----------------------------------|
| 12-8-2022  | Bijlage_1_-_Natuurtoets.pdf.pdf                                 | Rapport      | Natuurtoets                       |
| 12-8-2022  | Bijlage_2_-_Nee_tenzij_toets.pdf.pdf                            | Rapport      | NNN toets                         |
| 12-8-2022  | Bijlage_3_-_Verkennd_bodemonderzoek.pdf.pdf                     | Rapport      | Bodem onderzoek                   |
| 12-8-2022  | Bijlage_4_-_Archeologisch_bureauonderzoek.pdf.pdf               | Rapport      | Archeologisch bureauonderzoek     |
| 12-8-2022  | Bijlage_5_-_Waterhuishoudingsplan.pdf.pdf                       | Rapport      | Waterhuishoudingsplan             |
| 12-8-2022  | Bijlage_6_-_Antwoordnota_op_reacties_snelfietsroute_F28.pdf.pdf | Overig       | Antwoordnota op reacties          |
| 12-8-2022  | Bomen_Effect_Analyse_snelfietsspad_Utrecht_-_Amersfoort.pdf.pdf | Rapport      | BEA                               |
| 12-8-2022  | Projectbesluit_RO_afwijken_bestemmingsplan.pdf.pdf              | Rapport      | GRO                               |
| 12-8-2022  | publiceerbareaanvraag.pdf.pdf                                   | Formulier    | aanvraagformulier                 |
| 12-8-2022  | Situatietekeningen_Amersfoort.pdf.pdf                           | Tekening     | Situatie tekening                 |
| 12-8-2022  | Mailwisseling mbt projectbesluit                                | Rapport      | Mailwisseling mbt projectbesluit  |
| 28-03-2023 | NNN-toets wegvak 56                                             | Rapport      | NNN-toets wegvak 56               |
| 28-03-2023 | Memo compensatie doorfietsroute                                 | Rapport      | Memo compensatie doorfietsroute   |
| 28-03-2023 | Toelichting wegvak 56                                           | Rapport      | Toelichting wegvak 56             |
| 28-03-2023 | Bijlage bij toelichting wegvak 56                               | Rapport      | Bijlage bij toelichting wegvak 56 |
| 25-10-2023 | Situatietekeningen vak 56                                       | Tekening     | Situatietekeningen vak 56         |
| 25-10-2023 | Toelichting Aeries berekening                                   | Rapport      | Toelichting Aeries berekening     |
| 25-10-2023 | Aeries projectberekening                                        | Rapport      | Aeries projectberekening          |
| 25-10-2023 | Natuurtoets 2023                                                | Rapport      | Natuurtoets 2023                  |
| 25-10-2023 | Aeries uitsplitsing materieel                                   | Rapport      | Aeries uitsplitsing materieel     |
| 10-10-2023 | Zienswijzennota                                                 | Rapport      | Zienswijzennota                   |

## OMGEVINGSVERGUNNING

|                    |                                                                                     |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Datum              | : 30 oktober 2023                                                                   |
| Nummer             | : OVU-1038131                                                                       |
| Project            | : Het aanpassen en verleggen van de inrichting van de bestaande fietspaden en wegen |
| Plaatselijk bekend | : nabij Barchman Wuytierslaan 224                                                   |
| Kadastraal bekend  | : Gemeente Amersfoort, Sectie D, Nummer 11385 (wegvak 57)                           |

De omgevingsvergunning is aangevraagd voor de volgende activiteiten:

- Het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden (aanleggen) (artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo en artikel 2.11 Wabo)
- Het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan (afwijken bestemmingplan) (artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo en artikel 2.12 Wabo)

### Procedure op Hoofdlijnen

De aanvraag is door ons ontvangen op 23 december 2022. Deze omgevingsvergunning is voorbereid volgens de uitgebreide procedure als bedoeld in paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) jo. afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Daarom is het ontwerpbesluit met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig waren voor de beoordeling van het ontwerp vanaf donderdag 8 juni 2023 gedurende zes weken ter inzage gelegd. Dit besluit hebben wij digitaal openbaar bekend gemaakt in ons gemeenteblad op [www.officielebekendmakingen.nl](http://www.officielebekendmakingen.nl).

### Zienswijzen

Gedurende deze periode kon een ieder zijn of haar zienswijzen over het ontwerpbesluit naar voren brengen. Binnen deze periode hebben wij één zienswijze ontvangen. De ingediende zienswijze heeft niet tot gevolg dat wordt afgezien van het voornemen de omgevingsvergunning te verlenen. Verwezen wordt naar het bij dit besluit gevoegde Zienswijzennota dat deel uitmaakt van (de onderbouwing) van dit besluit.

### Besluit

Burgemeester en wethouders besluiten de aangevraagde omgevingsvergunning te verlenen voor de inrichting van de bestaande fietspaden en wegen.

### Voorschrift

Aan de vergunning worden het volgende voorschrift verbonden:

1. De vergunde activiteiten worden uitgevoerd overeenkomstig de bij deze omgevingsvergunning behorende genoemde bescheiden.

## Aandachtspunten

Wij wijzen u op de volgende aandachtspunten:

1. Ten minste vijf dagen voordat u start met de werkzaamheden dient u ons hiervan op de hoogte te stellen. Dit kan door het toezenden van de bij deze vergunning gevoegde verklaring 'Melden start activiteit', dan wel door contact op te nemen met de toezichthouder. De contactgegevens van de toezichthouder vindt u in de bijgevoegde brief;
2. De omgevingsvergunning en de hierbij behorende stukken dienen te allen tijden op de projectlocatie aanwezig te zijn en op verzoek van een toezichthouder ter inzage te worden gegeven. Wanneer sprake is van een vergunning met bijbehorende digitale bestanden, dan dienen deze te allen tijden op verzoek van een toezichthouder ter inzage te worden gegeven;
3. Het werk wordt uitgevoerd met inachtneming van de bepalingen van het Bouwbesluit en de bouwverordening, tenzij anders is bepaald;
4. Het is verboden een activiteit te verrichten in afwijking van deze vergunning;
5. Het is verboden om zonder vergunning gemeentelijke terreinen te gebruiken of te doen gebruiken voor het verrichten van werkzaamheden, het opslaan van bouwmaterialen en het plaatsen van bouwketen en opslagcontainers of -keten. Wilt u hier wel gebruik van maken, dan moet u een Vergunning Tijdelijk Gebruik van de weg (VTG) aanvragen via <https://www.amersfoort.nl/bouwen-en-verbouwen/to/openbare-weg-gebruiken.htm>;
6. In de Wet natuurbescherming zijn in de artikelen 3.1 t/m 3.11 bepalingen opgenomen ter bescherming van in het wild levende vogels en andere dieren. Het is (onder meer) verboden beschermde vogels en dieren te doden, te verwonden of te verontrusten. Tevens mogen de nesten of verblijfplaatsen niet verstoord of de eieren uit de nesten weggenomen of beschadigd worden. Via de landelijke website <https://www.checklistgroenbouwen.nl> kunt u een checklist invullen waarna u een advies op maat krijgt hoe u bij de uitvoering van uw vergunning rekening kunt houden met de in wild levende vogels en andere dieren.

## Inwerkingtreding

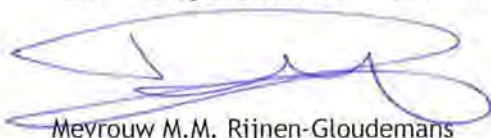
Het definitieve besluit treedt in werking met ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend. Als van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, treedt dit besluit niet in werking voordat hierop is beslist.

*(Grondslag: Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, artikel 6.1, tweede lid, onder b)*

## Beroep

Belanghebbenden die het niet eens zijn met het besluit om deze omgevingsvergunning te verlenen, kunnen binnen zes weken na de eerste dag van de terinzagelegging van dit besluit een beroep schriftelijk indienen. Meer informatie hierover is opgenomen in de bijlage 'Rechtsmiddelen' bij dit besluit.

namens burgemeester en wethouders van Amersfoort,



Mevrouw M.M. Rijnen-Gludemans  
afdelingsmanager

Afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving

VERZONDEN 31 OKT. 2023

## BIJLAGE: OVERWEGINGEN

Het vergunde project bestaat uit de volgende activiteiten:

- Het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden (aanleggen) (artikel 2.1 lid 1 onder b Wabo en artikel 2.11 Wabo)
- Het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan (afwijken bestemmingplan) (artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo en artikel 2.12 Wabo)

Het project is vergund voor de locatie nabij de Barchman Wuytierslaan 224 te Amersfoort

Het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden en Afwijken van het bestemmingsplan en

Wij hebben uw aanvraag getoetst aan artikel 2.12 van de Wabo. Hierin staat dat de gemeente een aanvraag alleen kan verlenen als de activiteiten niet in strijd zijn met het belang van een goede ruimtelijke ordening.

In het plangebied is het bestemmingsplan 'Westelijke ontsluiting' van toepassing. De (dubbel)bestemmingen van het perceel zijn 'Groen', 'Verkeer-verblijfsgebied', 'Waarde-Archelogie' en 'Waarde-ecologie'. Binnen de bestemming 'Groen' zijn op grond van artikel 6 van de planregels de gronden bestemd voor parken, plantsoenen, groenvoorzieningen, bermen en beplantingen, maar ook voor voet- en fietspaden. Voor de werkzaamheden in de bestemming Groen geldt dat het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (omgevingsvergunning) voet- of fietspaden aan te leggen, waarvan de gezamenlijke verharde oppervlakte meer bedraagt dan 15% van het bestemmingsvlak, dan wel meer bedraagt dan 1.000 m<sup>2</sup>. Hierbij mogen de natuurlijke, cultuurhistorische of landschappelijke waarden van de groenvoorziening niet worden aangetast.

Binnen de bestemming Verkeer -verblijfsgebied is het ook verboden om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders wegen en/of paden aan te leggen, verbreden of te verharderen die een oppervlak hebben van meer dan 100 m<sup>2</sup>.

Ook geldt binnen het plangebied voor het fietspad een 'Waarde-ecologie' en 'Waarde - archeologie 3'. De gronden aangewezen met de dubbelbestemming 'Waarde -ecologie' zijn behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van landschaps- en natuurwaarden. Bij ontwikkelingen dient te worden aangetoond dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de belangen van de ecologische verbindingzone. Hiervoor dient een ecologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Voor de gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - archeologie 3' gelden beperkingen voor grondroerende activiteiten van meer dan 500 m<sup>2</sup>. Voor het aanleggen, verbreden of verharderen van wegen en paden geldt ook dat het is verboden om verhard oppervlak aan te brengen dieper dan 30 cm. Voor voorgenomen ontwikkeling dient daarom een archeologisch onderzoeksrapport te worden opgesteld bij de aan te vragen vergunning.

Voorliggend bouwplan betreft het uitbreiden/verleggen van het bestaande fietspad. Binnen de bestemming 'Groen' en 'Verkeer-Verblijfsgebied' is het gebruik ten behoeve van voet- en fietspaden toegestaan. Binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologie' dient bij ontwikkelingen te worden aangetoond dat er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de belangen van de ecologische verbindingzone. In de bij deze omgevingsvergunning horende ruimtelijke onderbouwing wordt beoordeeld of hieraan voldaan wordt

Wij concluderen hieruit dat uw aanvraag niet in strijd is met het belang van een goede ruimtelijke ordening.

## BIJLAGE: RECHTSMIDDELEN

### Voorlopige voorziening

Het indienen van een beroep schorst de werking van het besluit niet. Hebben u of andere belanghebbenden er veel belang bij dat dit besluit niet in werking treedt, dan kunt u de voorzieningenrechter van de rechtbank Midden-Nederland vragen om een voorlopige voorziening te treffen. U kunt dit doen door een verzoek om een voorlopige voorziening te sturen aan:

Rechtbank Midden-Nederland  
Afdeling bestuursrecht, o.v.v. voorlopige voorzieningen  
Postbus 16005  
3500 DA UTRECHT

U kunt het verzoek om voorlopige voorziening ook digitaal indienen via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Hiervoor heeft u een DigiD nodig.

Voor de behandeling van een verzoek om een voorlopige voorziening moet u griffierecht betalen. De medewerkers van de rechtbank kunnen u hierover meer informatie geven. Zij zijn bereikbaar via het telefoonnummer (088) 362 00 00. De medewerkers van de rechtbank kunnen u ook vertellen hoe u het verzoek moet indienen.

### Beroep instellen na bezwaar

Belanghebbenden die het niet eens zijn met de beslissing op bezwaar, kunnen hiertegen beroep instellen. Dit kunt u doen door binnen zes weken na de beslissing op bezwaar een beroepschrift in te dienen. Dit is een brief waarin u uitlegt waarom u het niet eens bent met het besluit. In uw beroepschrift moet u in elk geval de volgende gegevens opnemen:

- Uw naam en adres
- Datum
- Omschrijving van het besluit waartegen u beroep instelt  
Vermeld wie het besluit heeft genomen, op welke datum het besluit is genomen en het kenmerk van het besluit. Stuur zo mogelijk een kopie van het besluit mee.
- Uitleg waarom u het niet eens bent met het besluit (gronden)
- Uw handtekening

U richt uw beroepschrift aan:

Rechtbank Midden-Nederland  
Afdeling bestuursrecht, o.v.v. bodemzaken  
Postbus 16005  
3500 DA UTRECHT

U kunt het beroepschrift ook digitaal indienen via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Hiervoor heeft u een DigiD nodig.

Voor de behandeling van een beroepschrift moet u griffierecht betalen. De medewerkers van de rechtbank kunnen u hierover meer informatie geven. Zij zijn bereikbaar via het telefoonnummer (088) 362 0000.

**BIJLAGE: BIJBEHORENDE BESCHEIDEN/DIGITALE BESTANDEN:**

| Datum      | naam                                                                             | Documenttype | Omschrijving                                                       |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------------------------------------------------------------|
| 23-12-2022 | Bijlage_1_-_Natuurtoets.pdf.pdf                                                  | Rapport      | Natuurtoets                                                        |
| 23-12-2022 | Bijlage_2_-_Nee_tenzij_toets.pdf.pdf                                             | Rapport      | Nee, tenzij - toets                                                |
| 23-12-2022 | Bijlage_3_-_Verkennd_bodemonderzoek.pdf.pdf                                      | Rapport      | Bodemonderzoek                                                     |
| 23-12-2022 | Bijlage_4_-_Addendum_archeologisch_onderzoek.pdf.pdf                             | Rapport      | Aanvulling Archeologie                                             |
| 23-12-2022 | Bijlage_4_-_Archeologisch_bureauonderzoek.pdf.pdf                                | Rapport      | Archeologie                                                        |
| 23-12-2022 | Bijlage_5_-_Waterhuishoudingsplan.pdf.pdf                                        | Rapport      | Waterhuishoudingsplan                                              |
| 23-12-2022 | Bijlage_6_-_Antwoordnota_op_reacties_snelfietsroute_F28.pdf.pdf                  | Rapport      | Antwoordnota                                                       |
| 23-12-2022 | Bomen_Effect_Analyse_doorfietsroute_wegvak_57_U-A_V1.pdf.pdf                     | Rapport      | BEA                                                                |
| 23-12-2022 | NLIMRO03070000-0001_Bijlage_bij_toelichting.pdf.pdf                              | Rapport      | Bijlagen GRO                                                       |
| 23-12-2022 | NLIMRO03070000-0001_Toelichting.pdf.pdf                                          | Rapport      | GRO                                                                |
| 23-12-2022 | publiceerbareaanvraag.pdf.pdf                                                    | Formulier    | aanvraagformulier                                                  |
| 23-12-2022 | Situatietekening_SFRUA-ARC-SI-00-DR-CE-DO-Vak_57-0001_-_M00026646-Vak_57.pdf.pdf | Tekening     | Situatie tekening                                                  |
| 23-12-2022 | Projectbesluit_afwijken_bestemmingsplan                                          | E-mail       | Mailwisseling m.b.t. Projectbesluit                                |
| 28-03-2023 | Memo compensatie doorfietsroute                                                  | Rapport      | Memo Compensatie Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort wegvak 56 en 57 |
| 28-03-2023 | Bijlage bij toelichting wegvak 57                                                | Rapport      | NL.IMRO.0307.0000-0002_Wegvak 57_Bijlage bij toelichting           |
| 28-03-2023 | Toelichting wegvak 57                                                            | Rapport      | NL.IMRO.0307.0000-0002_Wegvak 57_Toelichting                       |
| 28-03-2023 | NNN-toets wegvak 57                                                              | Rapport      | NNN toets vak 57 doorfietsroute Utrecht-Amersfoort                 |
| 25-10-2023 | Situatietekening vak 57                                                          | Tekening     | Situatietekening vak 57                                            |

BIJLAGE: BIJBEHORENDE BESCHEIDEN/DIGITALE BESTANDEN:

|            |                  |         |                                                                       |
|------------|------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------|
| 25-10-2023 | Natuurtoets 2023 | Rapport | Bijlage 1 - Natuurtoets 2023                                          |
| 25-10-2023 | BEA wegvak 57 V2 | Rapport | Bomen Effect Analyse<br>doorfietsroute<br>wegvak 57 U-A V2<br>1812023 |
| 10-10-2023 | Zienswijzennota  | Rapport | Zienswijzennota                                                       |



Van Burgemeester en wethouders      Portefeuillehouder(s) Bijlholt  
Aan Gemeenteraad

B&W- 12 september 2023  
vergadering  
Commissie 26 september 2023  
Omgeving

Agenda Het Besluit 10 oktober 2023  
Vastgesteld besluit 10 oktober 2023

### Titel

Afgeven definitieve verklaring van geen bedenkingen 'Doorfietsroute Amersfoort-Utrecht voor de wegvakken 56 en 57'

### Beslispunten

De raad besluit:

1. akkoord te gaan met de beantwoording van de zienswijzen en de zienswijzennota 'Doorfietsroute Amersfoort-Utrecht voor de wegvakken 56 en 57' vast te stellen.
2. een verklaring van geen bedenkingen af te geven voor 'Doorfietsroute Amersfoort-Utrecht voor de wegvakken 56 en 57';
3. voor dit plan geen exploitatieplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

### Aanleiding

De ontwerp-omgevingsvergunning voor de 'Doorfietsroute Amersfoort-Utrecht voor de wegvakken 56 en 57' omvat het planologisch mogelijk maken van een deel van de provinciale doorfietsroute tussen Amersfoort, Soest, Zeist, De Bilt en Utrecht. In het raadsvoorstel van 11 april 2023, betreffende de ontwerpverklaring van geen bedenkingen van het voorliggend plan, is uitgebreid ingegaan op de gesloten overeenkomst met de provincie, het zorgvuldig kiezen van het tracé en de duurzame, gezonde ambities van de gemeente.

### Ontwerpvergunning en zienswijzen

De ontwerp-omgevingsvergunning heeft ter inzage gelegen van 8 juni 2023 tot en met woensdag 19 juli 2023. In deze periode is één zienswijze ontvangen. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de ruimtelijke onderbouwing. Wel kan de zienswijzennota worden gezien als aanvullende motivering op de ruimtelijke onderbouwing. De aanvullende motivering is van dusdanige ondergeschikte aard dat het de verlening van de omgevingsvergunning niet in de weg staat.

### Beoogd effect

Met de verklaring van geen bedenkingen geeft uw raad aan geen bedenkingen te hebben tegen het plan. Nadat de vergunning is verleend kan het fietspad worden aangelegd, worden gebouwd.

### Argumenten

#### 1.1 *In de zienswijzennota zijn de zienswijzen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien*

Er is 1 zienswijze ontvangen. Deze richt zich op een aantal onderdelen van het plan. In de nota zienswijzen is de zienswijze opgenomen en van een inhoudelijke reactie voorzien. De zienswijze is ingediend door een vertegenwoordiger van de Natuur en milieufederatie Utrecht. de indiener geeft aan graag een nadere toelichting te zien

op het groot openbaar belang en de tracékeuze- onderzochte alternatieven. Tevens heeft ook nog een gesprek plaats gevonden met de indiener om ook mondeling een nadere toelichting te geven op het plan. In nota zienswijze wordt de onderbouwing nader toegelicht en aangevuld. Teven wordt een onderzoek naar de onderzochte alternatieven toegevoegd. (dit stond al wel in de NNN-toets maar voor de leesbaarheid wordt dit alsnog als bijlage bijgevoegd.)

**2.1 *Het project voldoet aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.***

De bij het besluit behorende ruimtelijke onderbouwing toont aan dat er geen ruimtelijk relevante belemmeringen zijn voor het verlenen van de omgevingsvergunning. De ingediende zienswijze heeft niet geleid tot een ander standpunt. Daarom kan het besluit worden genomen om voor deze ontwikkeling op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a en c, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, af te wijken van het geldende bestemmingsplan 'Birkhoven Bokkeduinen' en de verklaring van geen bedenkingen als definitief te beoordelen.

**2.2 *de fietsroute is van belang***

De provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort vinden de doorfietsroute Amersfoort Utrecht van groot maatschappelijk belang. In het Mobiliteitsprogramma 1019-2023 van de provincie is de doorfietsroute Amersfoort Utrecht als een van de prioritaire doorfietsroutes met een indicatieve ligging langs het spoor opgenomen. In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 van de provincie is opgenomen dat de doorfietsroutes bijdragen aan het stimuleren van het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer, en daarmee aan de bereikbaarheid van de regio, een gezonde leefomgeving en natuurbelangen. Deze maatschappelijke belangen zijn ook opgenomen in de bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie Utrecht en de gemeenten Amersfoort, Soest, Zeist, De Bilt en Utrecht van 27 mei 2020, waarmee het trace en voorlopig ontwerp werd vastgesteld.

**3.1 *Er is geen exploitatieplan nodig.***

Het plan is vanuit gemeentelijke perspectief financieel en economisch uitvoerbaar. Het betreft een interbestuurlijk project tussen de verschillende gemeentes en de provincie Utrecht. Over de kosten zijn onderlinge afspraken gemaakt en vastgelegd. Het vaststellen van een exploitatieplan is daarom niet nodig.

**Kanttekeningen**

Geen opmerkingen.

**Duurzaamheid**

Het aanleggen van de doorfietsroute is bedoeld om het gebruik van de fiets te stimuleren en als aantrekkelijk alternatief te fungeren ten opzichte van auto en ov. Fietsen is gezond, duurzaam en milieuvriendelijk.

**Financiën**

Dit voorstel heeft geen financiële consequenties. De benodigde financiën zijn aanwezig in de begroting.

In mei 2020 is een samenwerkings- en realisatieovereenkomst getekend tussen provincie Utrecht en betrokken gemeenten voor de realisatie van de doorfietsroute (wegvak 56). Daarvoor is een kostendekkend bedrag van incidenteel € 300.000 beschikbaar gesteld via het Uitvoeringsplan Fietsplan 2017-2020, beschikbaar binnen de begroting 2023-2026 programma 1.4 Mobiliteit. In de samenwerkingsovereenkomst is opgenomen dat de provincie 65% van de kosten voor haar rekening neemt en de gemeente 35%.

Als gevolg van het niet doorgaan van de Westelijke Ontsluiting is wegvak 57 aan het project toegevoegd. De kosten voor realisatie vallen buiten de samenwerkings- en realisatieovereenkomst en komen voor 100% voor rekening van gemeente Amersfoort.

Daarvoor is afgelopen jaar vanuit het investeringskrediet uit Coalitieakkoord 2022-2026 een kostendekkend bedrag van € 200.000 beschikbaar gesteld binnen de begroting 2023-2026 programma 1.4 Mobiliteit, zie Raadsinformatiebrief 2022-101.

#### **Risicoparagraaf**

Tegen de omgevingsvergunning kan beroep worden ingediend. Dit levert mogelijk vertraging op in de uitvoering van het project.

#### **Communicatieboodschap**

Gelet op het feit dat het voorliggende plan uitvoering geeft aan de eerder gemaakte afspraken en stimuleert het gebruik van de fiets vraagt het college de gemeenteraad om het plan mogelijk te maken door de verklaring van geen bedenkingen als definitief te beoordelen.

#### **Communicatie: samenwerking en starten voor de start**

30 januari 2019 was er een presentatie Fietscafé Amersfoort. Juni 2021 heeft er een digitaal participatietraject plaats gevonden concept definitief ontwerp, op het grondgebied van gemeenten De Bilt, Soest en Amersfoort. De ontwerpvergunning en de ontwerpverklaring is van 8 juni 2023 tot en met woensdag 19 juli 2023 voor eenieder ter inzage gelegd. Op 15 juni 2023, van 16 tot 19 uur heeft een inloopmoment plaatsgevonden, waarbij vertegenwoordigers van de provincie Utrecht en gemeente Amersfoort geïnteresseerden en betrokkenen te woord konden staan. Er is niemand langsgekomen. De indiener van de zienswijze heeft de nota zienswijzen ontvangen en zal ook het uiteindelijke besluit ontvangen

#### **Vervolgstappen**

Na de besluitvorming door de raad wordt de omgevingsvergunning (met de ruimtelijke onderbouwing) en de verklaring van geen bedenkingen gedurende zes weken ter visie gelegd. Tijdens deze termijn bestaat de mogelijkheid tot het indienen van beroep voor belanghebbenden. Als er geen beroep wordt ingediend, wordt de omgevingsvergunning voor het realiseren van de doorfietsroute in Amersfoort verleend.

Burgemeester en wethouders van Amersfoort,

de secretaris



de burgemeester



---

Bijlage(n):



**RAADSBESLUIT**

Zaaknummer 1810835

De raad van de gemeente Amersfoort;

op basis van het voorstel van burgemeester en wethouders van 12 september 2023,  
afdeling Stad en Ontwikkeling;

**b e s l u i t:**

1. akkoord te gaan met de beantwoording van de zienswijzen en de zienswijzennota 'Doorfietsroute Amersfoort-Utrecht voor de wegvakken 56 en 57' vast te stellen;
2. een verklaring van geen bedenkingen af te geven voor 'Doorfietsroute Amersfoort-Utrecht voor de wegvakken 56 en 57';
3. voor dit plan geen exploitatieplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 10 oktober 2023

de griffier



de voorzitter



## Bestemmingsplan

# Projectbesluit afwijken van bestemmingsplan - verbreding fietspad Amersfoort

Gemeente Amersfoort

NL.IMRO.0307.0000-0001

VOORONTWERP  
18 januari 2023



## Contactpersoon

**Robin Wientjes**

T  
M  
E

Arcadis Nederland B.V.

---

# Inhoudsopgave

|                                                    |           |
|----------------------------------------------------|-----------|
| <b>Toelichting</b>                                 | <b>5</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1      Inleiding</b>                  | <b>5</b>  |
| 1.1    Aanleiding                                  | 5         |
| 1.2    Ligging projectgebied                       | 6         |
| 1.3    Vigerend bestemmingsplan                    | 6         |
| <b>Hoofdstuk 2      Voornemen</b>                  | <b>8</b>  |
| <b>Hoofdstuk 3      Beleidskader</b>               | <b>10</b> |
| 3.1    Rijksbeleid                                 | 10        |
| 3.2    Provinciaal beleid                          | 11        |
| 3.3    Gemeentelijk beleid                         | 17        |
| <b>Hoofdstuk 4      Milieuhygiënische aspecten</b> | <b>19</b> |
| 4.1    Ecologie                                    | 19        |
| 4.2    Bodem                                       | 25        |
| 4.3    Archeologie                                 | 26        |
| 4.4    Water                                       | 28        |
| 4.5    Landschap                                   | 30        |
| 4.6    Verkeer                                     | 31        |

|                    |                                     |           |
|--------------------|-------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Uitvoerbaarheid</b>              | <b>33</b> |
| 5.1                | Economische uitvoerbaarheid         | 33        |
| 5.2                | Maatschappelijke uitvoerbaarheid    | 33        |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Ruimtelijke aanvaardbaarheid</b> | <b>35</b> |

## Toelichting

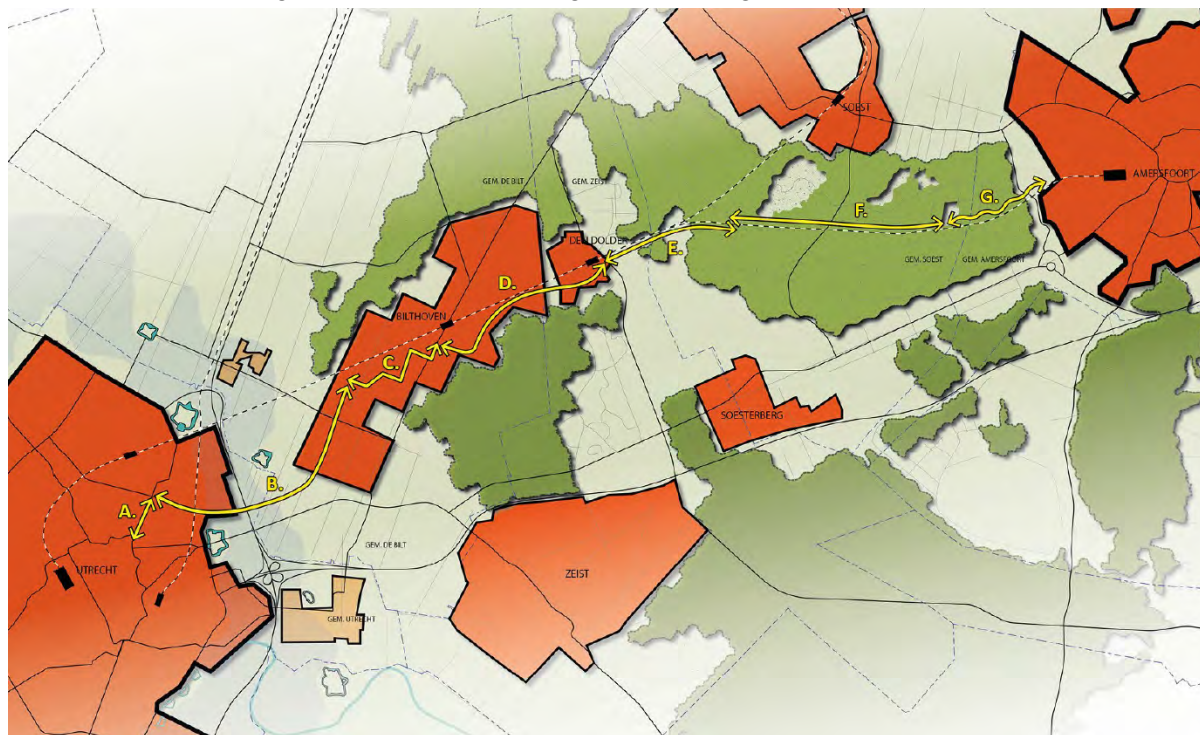
### Hoofdstuk 1 Inleiding

#### 1.1 Aanleiding

In Nederland fietsen we veel. Tegenwoordig draagt fietsen in een toenemende mate bij aan de bereikbaarheid, het milieu, de energiebesparing en de gezondheid. In veel gemeentes wordt de fiets steeds meer als serieus alternatief voor de auto op korte afstanden omarmd en als oplossing voor de bereikbaarheids- en fileproblemen gezien.

Daarom is de Provincie Utrecht voornemens om het bestaande fietspad tussen Den Dolder en Amersfoort te verbreden en op een aantal punten nieuw aan te leggen, zodat het gebruikt kan worden als snelfietsroute. Dit draagt bij aan de doelen die de provincie Utrecht samen met verschillende gemeentes heeft gesteld. De provincie en gemeentes (Utrecht, De Bilt, Zeist, Soest en Amersfoort) willen met de snelfietsroute 'De Stijl' tussen Utrecht en Amersfoort (circa 20 kilometer) het fietsen stimuleren om de bereikbaarheid van woon- en werklocaties te verbeteren. Ook draagt het bij aan het bevorderen van de gezondheid en een beter milieu. Tevens is de snelfietsroute opgenomen in het provinciale Mobiliteitsprogramma 2019-2023, als één van de zeven prioritaire snelfietsroutes in de provincie. Met de snelfietsroute moet het fietscomfort, de doorstroming en de veiligheid voor het fietsverkeer van Utrecht naar Amersfoort worden verbeterd.

Voor de ontwikkeling is een Masterplan opgesteld, Snelfietsroute F28, tussen Utrecht en Amersfoort. Het tracé van dit Masterplan is onderverdeeld in verschillende deeltracés. Voorliggend plan maakt onderdeel uit van de verbinding Den Dolder - Amersfoort, benoemd als deeltracés E, F en G in onderstaande afbeelding. Deze snelfietsverbinding heeft een lengte van 7 kilometer.



Afbeelding: Masterplan Snelfietsroute F28 Utrecht - Amersfoort (Provincie Utrecht)

Voorliggend plan beperkt zich tot deeltracé G, dat is gelegen in de gemeente Amersfoort, omdat hier de snelfietsroute niet past binnen het vigerende bestemmingsplan (zie paragraaf 1.3). De toekomstige snelfietsroute loopt hier deels over het bestaande Monnikenboschpad, dat op sommige plaatsen in de huidige situatie soms maar 2 meter breed is. Omdat bij de snelfietsroute wordt gestreefd naar een breedte van 4 meter (met tweerichtingsfietsverkeer) voor het fietspad, moet het bestaande pad worden verbreed. Op een aantal delen zal het fietspad ook worden verlegd, ten opzichte van de huidige ligging van het Monnikenboschpad. Om de fietspadverbreding en -verlegging planologisch mogelijk te maken, is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

## 1.2 Ligging projectgebied

Het deeltracé G is het laatste gedeelte van de snelfietsroute naar Amersfoort, zoals hierboven beschreven. Dit gedeelte ligt in de gemeente Amersfoort en begint waar de Monnikenboschweg over gaat in het Monnikenboschpad. Na de afslag noordwaarts van de Oude Leusderweg krijgt de Monnikenboschweg de naam Monnikenboschpad. Het beoogde tracé loopt verder over het bestaande Monnikenboschpad. Dit pad is smaller en ligt iets verder van het spoor af dan de Monnikenboschweg. Het traject heeft hier ook iets meer reliëf dan elders op de verbinding Den Dolder - Amersfoort. De laatste 500 meter van deeltraject G loopt langs het Dierenpark Amersfoort. Het traject eindigt bij de kruising met de N221 (Barchman Wuytierslaan). Het pad (deeltraject G) loopt door bebost terrein. Op de meeste delen is het huidige pad niet verlicht.

## 1.3 Vigerend bestemmingsplan

De voorgenomen verbreding en verlegging van het bestaande pad om een snelfietsverbinding te creëren, voldoet niet aan de geldende bestemming 'natuurgebied' uit het vigerende bestemmingsplan 'Birkhoven Bokkeduinen 2008' vastgesteld op 7 april 2009 (zie onderstaande afbeelding).

Onder de enkelbestemming natuurgebied zijn de gronden bestemd voor:

- a. natuur en landschap in de vorm van bos, heide, moeras, weide, water en bijzondere parkelementen;
- b. recreatief medegebruik in de vorm van fiets-, voet- en ruiterspaden;
- c. behoud, herstel en ontwikkeling van de aan de gronden eigen natuurlijke en landschappelijke waarden;
- d. behoud en herstel van de cultuurhistorische waarden van gebieden ter plaatse van de op de plankaart voorkomende aanduiding "waardevol gebied".

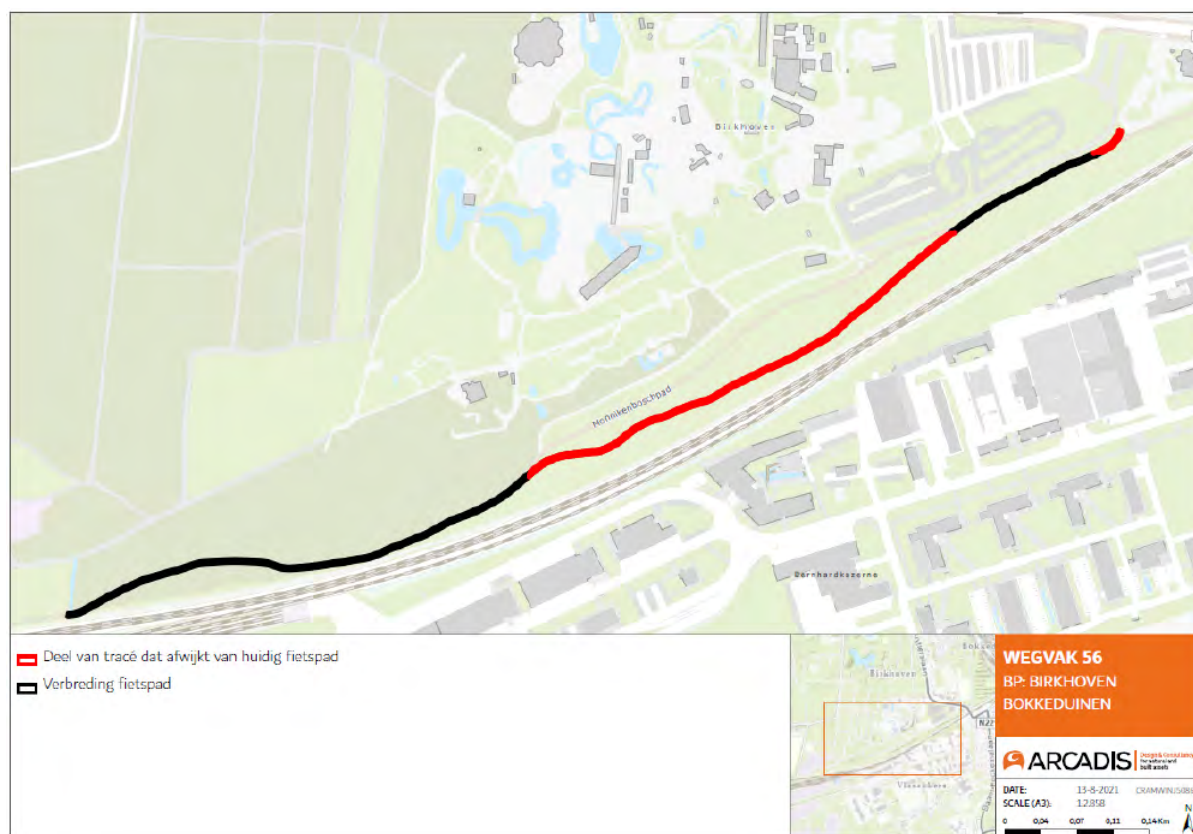
Onder artikel 5, lid 5 wordt daarbij aangegeven dat het verboden is zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning onder ander de volgende werkzaamheden uit te voeren: het aanleggen en/of verharderen van voet- en fietspaden of andere oppervlakte verhardingen. Om de fietspadverbreding planologisch mogelijk te maken dient buitenplans te worden afgeweken van het vigerende bestemmingsplan. Hiervoor is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Deze dient te worden bijgevoegd bij het aanvragen van de omgevingsvergunning buitenplans afwijken.



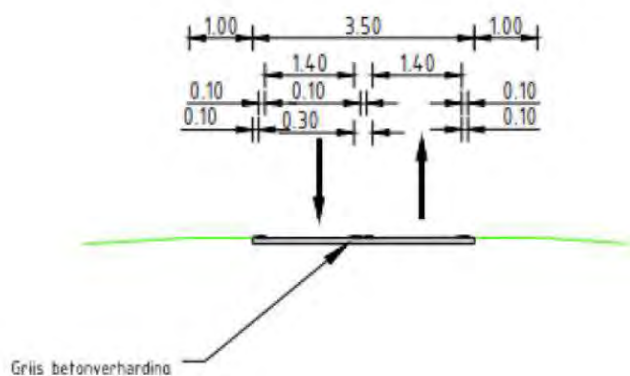
Afbeelding: Vigerende enkelbestemming Natuurgebied ter plaats van de voorgenomen snelfietsverbinding.

## Hoofdstuk 2 Voornemen

De toekomstige snelfietsroute loopt in deeltracé G deels over het bestaande Monnikenboschpad, dat op sommige plaatsen in de huidige situatie soms maar 2 meter breed is. Hierbij loopt het tracé deels over het terrein van Dierenpark Amersfoort. Bij het maken van het ontwerp van het fietspad is veel overleg geweest met het Dierenpark. Zoals eerder in hoofdstuk 1 is aangegeven, wordt er gestreefd naar een breedte van 3,50 meter (met tweerichtingsfietsverkeer) voor het fietspad. Binnen deeltracé G zal hiervoor het bestaande fietspad worden verbreed of verlegd ten opzichte van de huidige ligging van het Monnikenboschpad. Voor de locatie waar globaal het fietspad wordt verbreed of verlegd, wordt verwezen naar onderstaande afbeelding.



Afbeelding: locaties waar het bestaande fietspad verbreed moet worden.



Afbeelding: Fietspadprofiel met betonverharding zonder fundering, breedte 3,50 m



(voorontwerp)

Bij verbreding wordt ook het wegdek van de doorfietsroute vervangen; hierbij wordt het asfalt verwijderd maar de fundering behouden. Voor de nieuwe verharding worden de eisen gehanteerd zoals aangegeven in het Masterplan: buiten de bebouwde kommen betonverharding en binnen de bebouwde kom rood asfalt. In de gemeente Amersfoort bestaat het fietspad in zijn geheel dus uit betonverharding. Langs de doorfietsroute wordt geen nieuwe verlichting geplaatst.

Ten slotte zitten er ter hoogte van met name het Dierenpark grote hoogteverschillen in het pad. Dit deel van de doorfietsroute wordt in de huidige situatie, en ook in de toekomstige situatie, niet verlicht.

## Hoofdstuk 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de rijksvisie voor een duurzame fysieke leefomgeving en opvolger van de SVIR. Met de NOVI kan het Rijk inspelen op de grote uitdagingen die er voor Nederland liggen. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen een deel van de opgave. Dit biedt kansen, maar vraagt ook om zorgvuldige keuzes, want de ruimte, zowel boven- als ondergronds, is een schaars goed. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationaal belangen wil het Rijk sturen en richting geven aan het inrichten van de fysieke leefomgeving. De Nationale Omgevingsvisie richt zich daarbij op vier prioriteiten:

1. Ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie.
2. De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden.
3. Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken.
4. Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen.

Om de beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
3. Afwentelen wordt voorkomen.

De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede, maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij hanteert het NOVI vier uitgangspunten:

1. We werken als één overheid, samen met de samenleving.
2. We stellen de opgave(n) centraal.
3. We werken gebiedsgericht.
4. We werken permanent en adaptief aan de opgaven.

#### *Relatie met de voorgenomen ontwikkeling*

De ontwikkeling die met deze omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt, doet op geen enkele wijze afbreuk aan het ruimtelijk beleid van het Rijk. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan het sterken van steden en regio's door ze sterker en leefbaarder te maken. De fietsverbinding draagt bij aan het verbinden van steden en dorpen op een duurzame wijze, door het stimuleren van de fiets. Ook draagt het bij aan de verbetering van het milieu en de gezondheid van de bevolking.

#### 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2018)

Een aantal kaderstellende ruimtelijke orderingsaspecten op nationaal niveau wordt geborgd in het Barro. Die aspecten onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende randvoorwaarden. In het Barro zijn veertien onderwerpen met bijzonder rijksbelang beschreven:

- Rijksvaarwegen;
- Project mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdvaarwegen en landelijke spoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden;
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

#### *Relatie met de voorgenomen ontwikkeling*

Er zijn geen onderwerpen of rijksbelangen uit het Barro waarmee het voornemen strijdig is. Voor het samenvallen met Natuurnetwerk Nederland wordt verwezen naar paragraaf 4.1.

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Omgevingsvisie provincie Utrecht (2021)**

Op 1 april 2021 is de Omgevingsvisie provincie Utrecht in werking getreden. In deze Omgevingsvisie legt de provincie de integrale lange termijn ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving van de provincie Utrecht vast. Dat is inclusief sociale aspecten die fysiek neerslaan, zoals toegankelijkheid en inclusiviteit. De Omgevingsvisie is een instrument uit de Omgevingswet die volgens planning per 1 juli 2022 in werking treedt. De Omgevingsvisie is een samenvoeging van onder andere de ruimtelijke structuurvisie, mobiliteitsvisie, natuurnetwerkvisie en het bodem-, water- en milieuplan. De Omgevingsvisie vormt een samenhangend pakket met de instrumenten Programma's en Omgevingsverordening. In de Omgevingsvisie beziet de provincie groen, water, energie, bebouwing, infrastructuur, cultuurhistorie en landelijk gebied in onderlinge samenhang. Hiermee wordt ruimte geboden voor duurzaam gebruik en ontwikkeling, voor sociale samenhang en wordt gezorgd voor behoud of verbetering van kwaliteit in de Utrechtse leefomgeving.

Om een goede leefomgeving te bewerkstelligen, heeft de provincie ambities en beleid geformuleerd op zeven beleidsthema's:

1. stad en land gezond;
2. klimaatbestendig en waterrobuust;
3. duurzame energie;
4. vitale steden en dorpen;
5. duurzaam, gezond en veilig bereikbaar;
6. levend landschap, erfgoed en cultuur;
7. toekomstbestendige natuur en landbouw.

#### **Ad 1. Stad en land gezond**

In een gezonde en veilige samenleving bevordert de fysieke leefomgeving de gezondheid en veiligheid van de inwoners. Ook stimuleert de fysieke leefomgeving een plezierige samenleving waar iedereen volwaardig aan kan deelnemen. Het provinciaal beleid heeft als doel een positieve bijdrage te leveren aan het milieu, gezondheid, recreatie en toerisme.

Gezondheid heeft vele aspecten, denk bijvoorbeeld aan schone lucht, water en bodem, hinder, donkerte, goed wonen, werk en/of maatschappelijke bijdrage, de aanwezigheid en bereikbaarheid van voorzieningen en de mogelijkheid voor ontmoeting, ontspanning en beweging.

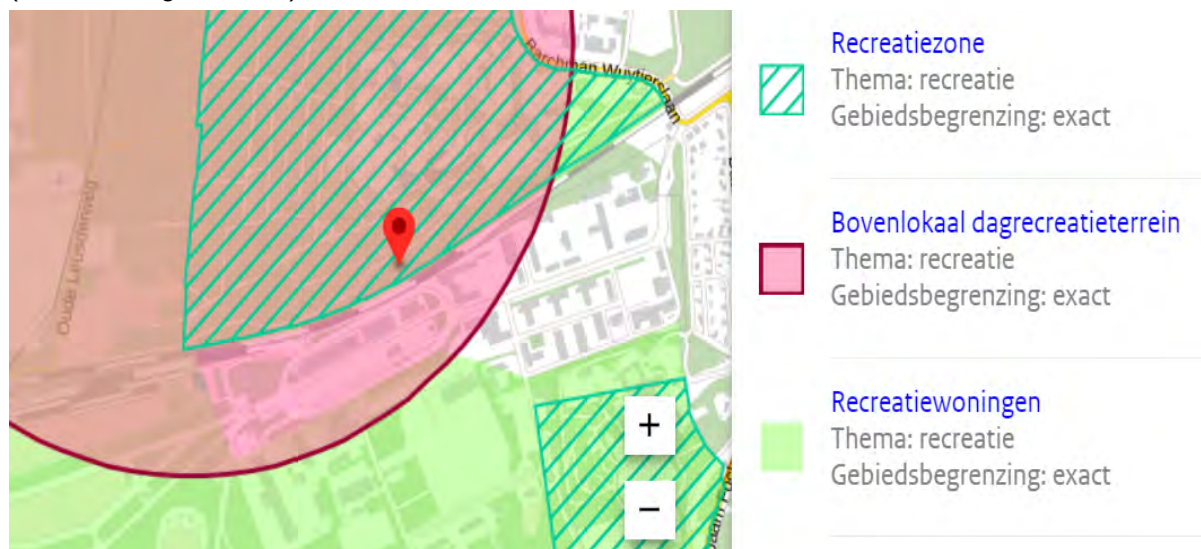
Voor de mogelijkheid tot ontmoeting, ontspanning en beweging door zowel de inwoner als bezoeker is de provincie Utrecht aantrekkelijk. De provincie heeft een rustgevend buitenleven met bossen, stiltegebieden, rivieren, monumenten en een eindeloos polderlandschap, en daarnaast een stedelijk en dorps leven met levendige terrassen, musea vol prachtige kunst en bruisende (internationale) festivals. De provincie Utrecht heeft een goede toeristisch-recreatieve structuur. Deze bestaat onder andere uit bovenlokale dagrecreatieterreinen, recreatiezones, verblijfsrecreatie, zwemwateren en een recreatief hoofd(route)netwerk met aantrekkelijke wandel- en fietspaden en vaarroutes. Binnen deze structuur spelen andere voorzieningen die van belang zijn voor de inwoner en bezoeker ook een grote rol, zoals gevarieerde culturele voorzieningen, horeca, natuurgebieden en historisch erfgoed.

### Milieu en gezondheid

De inrichting van de leefomgeving wil de Provincie zodanig vormgeven dat deze uitnodigt om te bewegen. Hierbij wordt gefocust op onder meer de bereikbaarheid van woon- en werklocaties en van natuur- en recreatiegebieden te voet, met fiets en OV. De provincie stimuleert en faciliteert ook andere partijen dit te doen door middel van onder andere het aanbod van ondersteunende instrumenten en het delen van kennis en informatie. De Provincie richt zich ook op het ontwikkelen daarvan. Menging van functies kan leiden tot kortere afstanden tussen wonen, werken en voorzieningen. Ook dat kan leiden tot meer bewegen en dit moet waar mogelijk worden gestimuleerd. Dit sluit aan bij het voornemen om een doorfietsroute aan te leggen.

### Toerisme en recreatie

Het fietspad ligt in een gebied dat is aangewezen als recreatiezone en bovenlokaal dagrecreatieterrein (zie afbeelding hieronder).



Afbeelding: Het fietspad loopt door de in de Omgevingsvisie Utrecht aangewezen recreatiezone (groene arcering) en het bovenlokaal dagrecreatieterrein (rode cirkel)

De ambities voor recreatie en toerisme zijn:

- 2050: Het (recreatie)groen is in gelijke tred ontwikkeld met de verstedelijkingsopgave. Het aanbod van de toeristisch-recreatieve voorzieningen en routes in de provincie sluit in kwaliteit en kwantiteit goed aan op de behoeften van zowel de inwoners als de bezoekers, is duurzaam, goed bereikbaar en toegankelijk.
- 2030: De recreatiezones en -terreinen voor bezoekers en inwoners worden optimaal benut en beleefd en zijn daar waar mogelijk uitgebreid. De vindbaarheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid van het vrijetijdsaanbod is toegenomen. Er heeft ontwikkeling plaatsgevonden naar een duurzame vrijetijdseconomie waar inwoners, ondernemers en bezoekers van kunnen profiteren.
- 2030: Er zijn voldoende vitale vakantieparken/recreatiewoningen voor verblijfsrecreatie.

(Bovenlokale) dagrecreatieterreinen en recreatiezones zijn recreatieve gebieden die de provincie wilt behouden en stimuleren. Er wordt gestreefd naar een optimale benutting en waar mogelijk een vergroting van het areaal.

#### Ad 6. Levend landschap, erfgoed en cultuur

Een aantrekkelijke leefomgeving draagt bij aan het welzijn van mensen. Daarom zet de provincie in op het doorontwikkelen van aantrekkelijke landschappen, het beschermen en benutten van historisch erfgoed en het ondersteunen van een goed cultureel aanbod.

De provincie Utrecht kent vijf karakteristieke landschappen met de volgende kernkwaliteiten:

- Landschap Eemland: extreme openheid, slagenverkaveling, veenweidekarakter, historie van de Zuiderzee, de hierin gelegen Grebbelinie en overgangsgebieden (bij Eemnes, Soest en Amersfoort).
- Landschap Gelderse Vallei: rijk gevarieerde kleinschaligheid, stelsel van beken, griften en kanalen, de hierin gelegen Grebbelinie en overgang van Vallei naar stuwwal (luwe Flank).
- Landschap Groene Hart: openheid, (veen)weidekarakter (incl. strokenverkaveling, lintbebouwing, etc.), landschappelijke diversiteit en rust & stilte.
- Landschap Rivierengebied: schaalcontrast van zeer open naar besloten, samenhangend stelsel van rivier - uiterwaard - oeverwal – kom, samenhangend stelsel van hoge stuwwal - flank - kwelzone - oeverwal – rivier en de Kromme Rijn als vesting en vestiging.
- Landschap Utrechtse Heuvelrug: robuuste eenheid, reliëfbeleving en extreme historische gelaagdheid.

#### Aantrekkelijke landschappen

De fietsroute ligt in het landschap Utrechtse Heuvelrug en in de Kernrandzone (zie afbeelding hieronder).



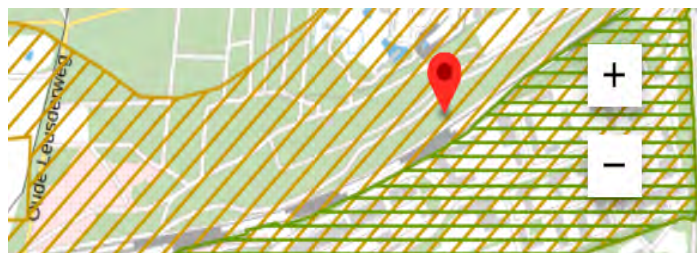
Afbeelding: Het Landschap Utrechtse Heuvelrug (oranje) en de kernrandzone (zwarte arcering) op het tracé van het fietspad

Voor elke ontwikkeling in het landelijk gebied moet aansluiting gevonden worden bij de kernkwaliteiten van het landschap. Voor de open landschappen gelden andere principes dan voor de meer gesloten landschappen. Landschappen vragen om bebouwing die qua maat en schaal passen bij de kernen die in het landelijk gebied gelegen zijn.

Vanwege de kwaliteiten en mogelijkheden van de kernrandzones vraagt de provincie gemeenten om specifiek beleid gericht op het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Als dit nodig is voor de realisatie van ruimtelijke kwaliteitsversterking kan met dit beleid ook nieuwe verstedelijking mogelijk worden gemaakt. De aard en omvang van deze verstedelijking dient in redelijke verhouding te staan tot deze gewenste kwaliteitsversterking. En de aard en omvang van de gehele ontwikkeling dient in redelijke verhouding te staan tot de kern waaromheen de betreffende kernrandzone gelegen is.

#### Toegankelijke cultuur en waardevol erfgoed

De fietsroute ligt in een gebied dat aangewezen is als CHS-Archeologisch waardevolle zone (zie afbeelding hieronder).



### CHS-Archeologisch waardevolle zone



Thema: cultuurhistorie

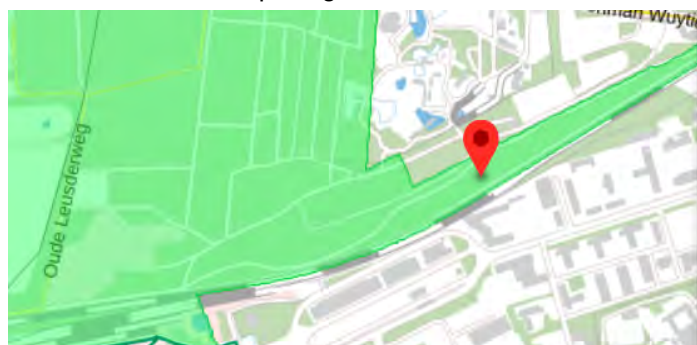
Gebiedsbegrenzing: exact

Afbeelding: De CHS-Archeologisch waardevolle zone (bruine arcering) in de omgeving van het fietspad

Het beleid van de provincie voor de archeologisch waardevolle zones richt zich op het bevorderen van duurzaam behoud en beheer van de archeologische resten in de bodem ('in situ'). Als ruimtelijke ingrepen onvermijdelijk zijn, vraagt de provincie aandacht voor het op goede wijze uitvoeren van archeologisch onderzoek. Ook richt de provincie zich op het versterken van de zichtbaarheid en de beleefbaarheid van archeologisch erfgoed, ook als inspiratiebron voor ruimtelijke ontwikkeling.

## Ad 7. Toekomstbestendige natuur en landbouw

Natuur en landbouw leveren, als grootste 'ruimtegebruikers' in het landelijk gebied, een belangrijke bijdrage aan maatschappelijke functies zoals een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardig landelijk gebied dat beleefd kan worden. De provincie zorgt voor verdere ontwikkeling van de natuur en ondersteunt de transitie in de landbouw. De provincie verwacht dat natuurinclusieve vormen van landbouw, die beginnen met een gezonde bodem en optimaal gebruik maken van natuurlijke processen, de biodiversiteit zowel in het agrarisch gebied als in de natuurgebieden, positief zullen beïnvloeden. Het tracé van het fietspad ligt in het Natuurnetwerk Nederland (NNN), zie onderstaande afbeelding.



### Natuurnetwerk Nederland



Thema: natuur

Gebiedsbegrenzing: exact

### Biodiversiteit (hele provincie)



Thema: natuur

Gebiedsbegrenzing: exact

Afbeelding: Ligging NNN-gebieden (groene arcering) bij het fietspad

De provincie streeft naar een natuur die vitaal is. Hiertoe zetten ze in op een robuust Natuurnetwerk van voldoende schaal en veerkracht, het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Hiervoor worden natuurgebieden ontwikkeld, beschermd en verbonden zodat de gebieden van voldoende omvang en samenhang zijn. Op deze manier ontstaan er meer aaneengesloten natuurgebieden van hoge kwaliteit die tegen een stootje kunnen. Het NNN is hierbij een belangrijk leefgebied voor bedreigde en beschermde soorten.

In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat de provincie Utrecht doorgaat met het realiseren van NNN. In 2028 is alle nieuwe natuur, die nodig is voor een robuust NNN gebied, aangekocht en ingericht.

Ook wordt het verbeteren van de natuurkwaliteit binnen en buiten NNN door andere partijen door de provincie gestimuleerd. Passende waterstanden en hoge waterkwaliteit zijn essentiële voorwaarden voor een goede natuurkwaliteit. Het terugdringen van de stikstofdepositie is nodig om de kwaliteit van natuurgebieden te behouden en te verbeteren.

De provincie ziet erop toe dat er zich geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voordoen die een negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang van NNN gebieden. Voor de bescherming van het NNN handhaaft de provincie het nee-tenzij principe. Uitzonderingen hierop zijn tijdelijke duurzame energieprojecten, als verdienmodel om nieuwe natuur te realiseren in de Groene contourgebieden en/of gebiedsprocessen waarin de compensatie plaatsvindt voordat de rode ontwikkeling gerealiseerd wordt, zoals in het programma Hart van de Heuvelrug.

NNN gebieden hebben ook een belangrijke recreatieve functie die moet worden behouden en waar nodig versterkt. Dit mag echter niet leiden tot een toenemende versnippering van de leefgebieden van beschermde soorten in het NNN. De Provincie streeft er naar dat de openstelling van natuurterreinen ook op langere termijn gegarandeerd moet blijven, mits dit geen negatieve effecten op de natuurdoelstellingen heeft.

#### *Relatie met de voorgenomen ontwikkeling*

Het voornemen past binnen de kaders en ambities van de Omgevingsvisie Provincie Utrecht. Met de aanleg van de doorfietsroute wordt bijgedragen aan de ambitie van de provincie om een gezonde leefomgeving te creëren die bewegen stimuleert. Deze functie past ook binnen de aangewezen recreatiezones. Daarnaast heeft de ontwikkeling van de doorfietsroute geen negatieve effecten op de aanwezige landschappelijke- en archeologische waarden zie paragraaf 4.3. De aanwezige natuurwaarden (NNN) zullen door deze ontwikkeling effecten ondervinden, maar dit wordt gecompenseerd door nieuwe natuur toe te voegen (zie paragraaf 4.1).

### **3.2.2 Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht (2021)**

De Interim omgevingsverordening is een tijdelijke verordening die op 1 april 2021 inwerking is getreden en een looptijd zal hebben totdat de Omgevingswet van kracht is en de Omgevingsverordening in werking treedt.

De Interim omgevingsverordening vervangt bestaande verordeningen zoals de ruimtelijke verordening, de milieuverordening, de natuur- en landschapsverordening. De Interim omgevingsverordening bevat instructieregels over taken en bevoegdheden van gemeenten en waterschappen. Daarnaast bevat de Interim omgevingsverordening direct werkende regels. Dit zijn regels die rechtstreeks gelden voor bedrijven, burgers en andere initiatiefnemers bij het uitvoeren van een activiteit. Voorbeelden van direct werkende regels zijn de meld- en informatieplichten en de specifieke zorgplichten. Regels over bijvoorbeeld een vergunningplicht gelden ook voor bedrijven, burgers en andere initiatiefnemers.

Ter plaatse van het projectgebied gelden de volgende regels uit de Interim omgevingsverordening:

#### **Artikel 6.3 Instructieregel geen aantasting Natuurnetwerk Nederland**

1. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op locaties binnen het Natuurnetwerk Nederland bevat geen nieuwe bestemmingen en regels die ruimtelijke ontwikkelingen toestaan die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland, bedoeld in Bijlage 10 Wezenlijke kenmerken en waarden van deze verordening, of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang van het Natuurnetwerk Nederland, tenzij sprake is van:
  - a. ruimtelijke ontwikkelingen vanwege een groot openbaar belang, waarbij er geen reële alternatieven zijn die het Natuurnetwerk Nederland niet of minder aantasten;
  - b. ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot aantasting worden gecompenseerd binnen een met die ruimtelijke ontwikkeling samenhangend gebied en met dusdanige activiteiten dat de uitvoering van die activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar resulteert in een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor het Natuurnetwerk Nederland voor wat betreft kwaliteit, oppervlakte en samenhang; of
  - c. ruimtelijke ontwikkelingen in het Natuurnetwerk Nederland die beperkt worden gewijzigd of worden toegevoegd, waarbij die wijziging of toevoeging noodzakelijk is voor de instandhouding van de bestaande bestemming.
2. Onder de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland als bedoeld in het eerste lid wordt in ieder geval niet de bestaande legale bebouwing, erven en verhardingen begrepen.
3. Aantasting van het Natuurnetwerk Nederland op grond van het eerste lid is slechts mogelijk als:
  - a. de aantasting zo veel mogelijk wordt beperkt; en
  - b. de overblijvende aantasting tijdig wordt gecompenseerd.
4. De motivering van een bestemmingsplan bevat een onderbouwing waaruit blijkt dat aan de voorwaarden is voldaan.

### **Artikel 7.7 Beschermen en benutten van de cultuurhistorische hoofdstructuur**

1. In een bestemmingsplan dat betrekking heeft op locaties gelegen in de Cultuurhistorische hoofdstructuur wordt rekening gehouden met de waarden van de Cultuurhistorische hoofdstructuur en worden regels gesteld ter bescherming en benutting van deze waarden.
2. Als waarden van de Cultuurhistorische hoofdstructuur gelden de kernkwaliteiten, bedoeld in de Bijlage 14 Cultuurhistorie bij deze verordening, voor de volgende gebieden:
  - a. de Historische buitenplaatszone, die bestaat uit de deelgebieden Stichtse Lustwarande, Langbroekerwetering, Vecht, Amersfoortseweg (Wegh der Weegen), Laagte van Pijnenburg, Valleilandgoederen, Amelisweerd, Kasteel de Haar, Landgoed Linschoten, Maarsbergse Flank en Prattenburg-Remmerstein;
  - b. het Militair erfgoed, dat bestaat uit de deelgebieden Nieuwe Hollandse Waterlinie, Oude Hollandsche Waterlinie, Grebbelinie en Soesterberg en omgeving;
  - c. het Agrarisch cultuurlandschap, dat bestaat uit de deelgebieden Lopikerwaard, Kockengen-Kamerik-Zegveld, Westbroek, Linschoten, Ronde Venen, Soester Eng, Cope-ontginningscomplex Hei- en Boeicop e.o. en Zouweboezem;
  - d. de Historische infrastructuur, die bestaat uit de deelgebieden Route Impériale, Via Regia en Wegh der Weegen; en
  - e. de Archeologisch waardevolle zone, die bestaat uit de deelgebieden Utrechtse Heuvelrug, Limes en Dorestad.
3. De motivering van een bestemmingsplan bevat:
  - a. een beschrijving van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden; en
  - b. een beschrijving en motivering van de wijze waarop rekening is gehouden met deze waarden.

### **Artikel 7.9 Instructieregel landschap**

1. Landschap bestaat uit Landschap Eemland, Landschap Gelderse Vallei, Landschap Groene Hart, Landschap Rivierengebied en Landschap Utrechtse Heuvelrug.
2. De kernkwaliteiten zijn per gebied vastgelegd in de bijlage Bijlage 15 Kernkwaliteiten Landschap bij deze verordening.
3. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een gebied gelegen in Landschap bevat:
  - a. bestemmingen en regels ter bescherming van de voorkomende kernkwaliteiten; en
  - b. geen bestemmingen of regels die nieuwe activiteiten toestaan die de kernkwaliteiten onevenredig aantasten.
4. De motivering van een bestemmingsplan bevat een beschrijving van de voorkomende kernkwaliteiten en de wijze waarop met de bescherming van de kernkwaliteiten is omgegaan.

#### *Relatie met de voorgenomen ontwikkeling*

Zoals aangegeven in paragraaf 3.2.1 past het voornemen binnen de kaders van de Omgevingsvisie en daarmee ook de (interim) Omgevingsverordening van de provincie Utrecht.

De ontwikkeling heeft ruimtebeslag op NNN, waardoor het effecten heeft op deze natuurwaarden. Dit wordt gecompenseerd door nieuwe natuur (NNN) te ontwikkelen conform de voorwaarden die gesteld zijn in de omgevingsverordening (zie paragraaf 4.1.1). Hiermee worden de effecten voldoende gecompenseerd.

Het plangebied voor het nieuwe en te verbreden fietspad ligt op de Cultuurhistorie en landschap kaart binnen archeologische waardevolle zone. Naar de archeologische waarden is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd en hieruit is gebleken dat er een aanvullend archeologisch onderzoek plaats moet vinden in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (IVO, verkennend booronderzoek) (zie 4.3). Hiervoor wordt een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Met het volgen van het hierboven geschetste proces, wordt de zorgvuldige omgang met archeologische waarden en worden deze waarden voldoende geborgd. Het projectgebied ligt verder niet in ander cultuurhistorisch waardevol gebied.

In paragraaf 4.5 wordt in gegaan op de landschappelijke inpassing van de verbreding/nieuwe fietspad. Bij het ontwerp van de snelfietsverbinding is rekening gehouden met de aanwezige landschappelijke

elementen en kernkwaliteiten. Door het gebruiken van deels aanwezige structuren en in te spelen op de flauwe slingerende paden die kenmerkend zijn in het landschap, wordt zoveel als mogelijk aangesloten op het landschap. De voorgenomen ontwikkeling sluit hiermee aan op de kernkwaliteiten in het landschap.

### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### 3.3.1 Structuurvisie Amersfoort 2030

Op 13 juni 2013 heeft de gemeente Amersfoort de *Structuurvisie Amersfoort 2030* vastgesteld. In deze visie worden de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van Amersfoort geschetst. De thema's leefklimaat, economische ontwikkeling en bereikbaarheid staan centraal binnen deze visie. Vooral dat laatste thema is van belang voor dit projectbesluit.

#### Bereikbaarheid

In de structuurvisie wordt ingezet op een mix van modaliteiten. Bij een verplaatsing van, naar of in de stad moet altijd een keuze zijn tussen meerdere alternatieven. Het versterken van het fietsnetwerk is een belangrijke pijler van dit beleid. Het fietsnetwerk moet aantrekkelijker, comfortabeler, herkenbaarder en veiliger worden, zowel binnen als van en naar de stad.

Met de opkomst van de elektrische fiets wordt de actieradius voor fietsers groter, daarmee wordt het een reëel alternatief voor verplaatsingen naar de buurgemeenten. Om ook deze verplaatsingen zo goed mogelijk te faciliteren wil Amersfoort hoogwaardige doorfietsroutes naar de buurgemeenten realiseren.

#### Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

Het voornemen past uitstekend binnen de ambities van de *Structuurvisie Amersfoort 2030*. In de structuurvisie wordt expliciet de ambitie uitgesproken om doorfietsroutes naar de buurgemeenten te realiseren. Daarnaast doet de doorfietsroute geen afbraak aan de andere ambities uitgesproken binnen het beleid, met betrekking tot leefklimaat en economische ontwikkeling. Er kan zelfs gesteld worden dat het verbeteren van het fietsnetwerk bijdraagt aan een positief leefklimaat omdat de fiets, in tegenstelling tot ander modaliteiten, geen uitstoot en geen geluidshinder op levert.

#### 3.3.2 Verkeer- en vervoerplan Amersfoort

Op 23 september 2013 heeft de gemeente Amersfoort het *Verkeer- en vervoersplan Amersfoort (VVP)* gepresenteerd. In het VVP beschrijft de gemeente hoe zij tot 2030 wil omgaan met verkeer en vervoer. Amersfoort kiest voor een leefbare en bereikbare stad, waarin creatieve en innovatieve oplossingen (onder andere voor het fietsverkeer) de groei van de mobiliteit moeten opvangen.

#### Fietsverkeer

De gemeente wil het gebruik van duurzame vervoersmiddelen stimuleren door de kwaliteit van diens infrastructuur te verbeteren. Deze ambitie komt vooral tot uiting in het versterken van het fietsnetwerk. Dit fietsnetwerk wordt opgebouwd uit 3 niveaus:

1. Basisfietsnetwerk
2. Hoofdfietsroutes
3. Doorfietsroutes

Omdat onderhavig voornemen een doorfietsroute betreft, zijn vooral de ambities met betrekking tot dit niveau van belang. Doorfietsroute s richten zich op grotere afstanden van 7,5 tot 15 kilometer.

Doorfietsroute s onderscheiden zich van het basisfietsnetwerk door:

- snelheid (overal voorrang op het autoverkeer, zo weinig mogelijk stops door verkeerslichten en waar mogelijk ongelijkvloerse kruisingen, zo direct mogelijke routes)
- extra comfort (zoals royale maatvoering, goed verlicht, herkenbaar en bewegwijzerd, wachttijd



(voorontwerp)

voorspellers bij eventuele verkeerslichten);

- aantrekkelijkheid (zoveel mogelijk ontvlechten van de autostructuur, sociaal veilig).

Daarnaast wordt een breedte van minimaal 4 meter vastgesteld voor een snelfietspad met tweerichtingsverkeer.

#### *Relatie met de voorgenomen ontwikkeling*

Het voornemen past goed binnen de kaders gesteld in het Verkeer en vervoersplan Amersfoort. Het aanleggen van doorfietsroutes naar de buurgemeenten is een ambitie die wordt uitgesproken in het VVP die met dit projectbesluit (deels) gerealiseerd kan worden. De verbreding van het fietspad leidt er toe dat het fietspad overal de basisbreedte van minimaal 3,00 m krijgt. Waar het past wordt het fietspad verbreed tot 4 meter conform de eisen die gesteld zijn aan een doorfietsroute in het VVP.

## Hoofdstuk 4 Milieuhygiënische aspecten

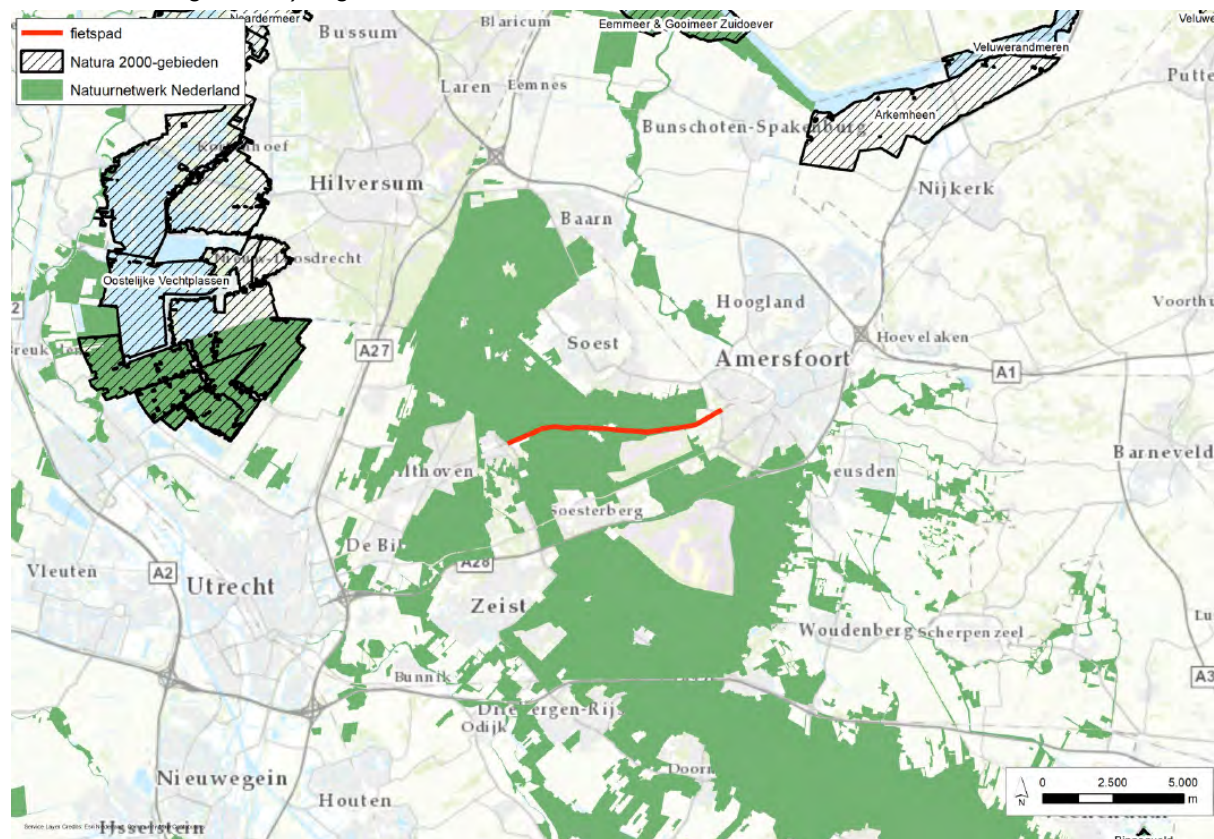
### 4.1 Ecologie

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet worden nagegaan of er sprake kan zijn van invloeden op natuurwaarden en beschermde soorten. Aangetoond moet worden dat in het kader van de Wet natuurbescherming van een significant negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing kan worden verkregen. De initiatiefnemer dient bij de aanvraag van de omgevingsvergunning te verantwoorden dat voldaan wordt aan de Wet natuurbescherming. De provincie Utrecht heeft Bureau Waardenburg een natuurtoets uit te voeren (Bijlage 1). In deze natuurtoets wordt bepaald of er als gevolg van dit project significant negatieve effecten op beschermde gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten en of het project effecten kan hebben op beschermde soorten.

#### 4.1.1 Gebiedsbescherming

##### Natura 2000

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen op een afstand van meer dan 8 kilometer (zie onderstaande afbeelding). De dichtstbij gelegen gebieden zijn Oostelijke Vechtplassen en Arkemheen. Omdat de voorgenoemde ingreep buiten Natura 2000-gebied plaatsvindt, zijn directe negatieve effecten als gevolg van de voorgenoemde ingreep (verlies oppervlakte habitattypen en verlies oppervlakte leefgebied in Natura 2000-gebieden) uitgesloten.



Afbeelding: Ligging tracé ten opzichte van beschermde gebieden.

Indirecte effecten als gevolg van externe werking zijn op voorhand eveneens met zekerheid uit te sluiten.

(voorontwerp)

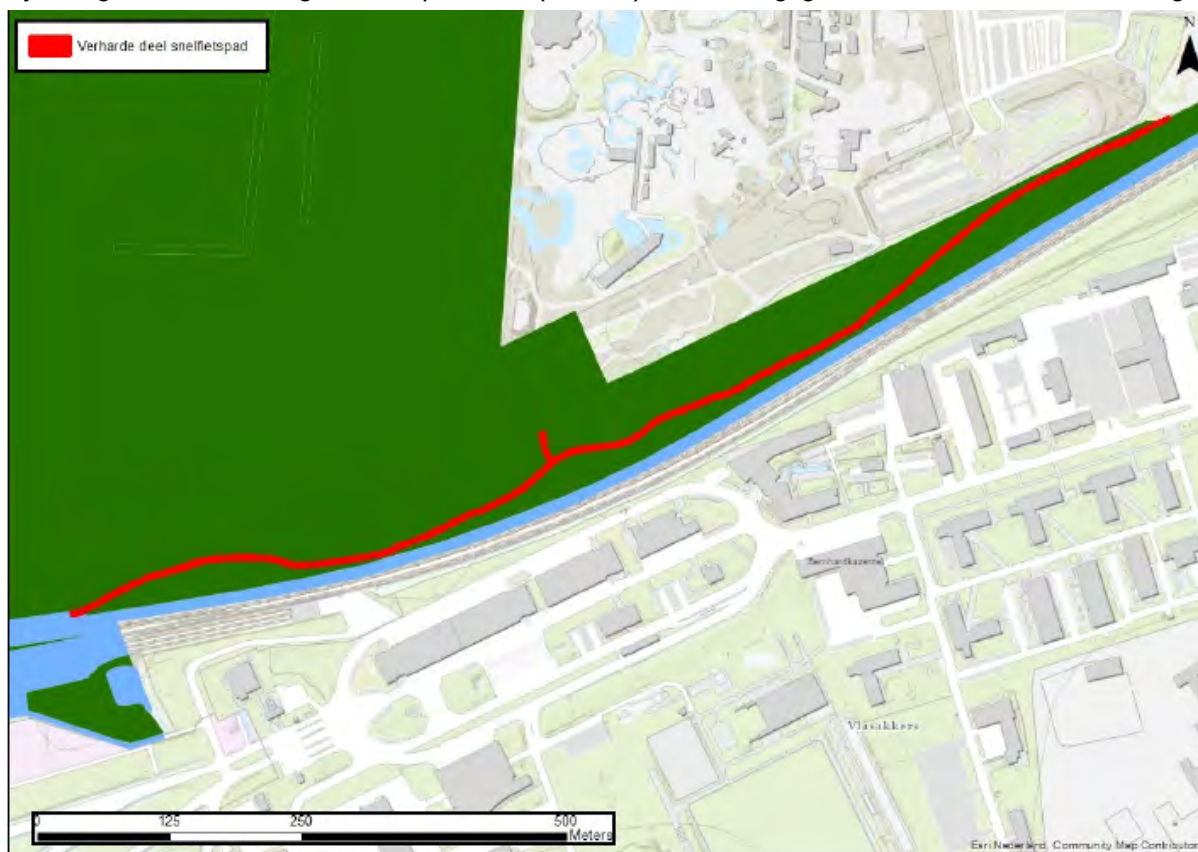
Voor wegvak 56 is er een stikstofdepositieberekening uitgevoerd, zie Bijlage 7. De extra stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van het snelfietspad is zeer beperkt omdat deze werkzaamheden eenmalig en relatief kortdurend zijn. In een periode van enkele maanden worden enkele tractoren en vrachtwagens ingezet. De emissie van stikstof als gevolg van deze werkzaamheden zal niet verder reiken dan een orde van grootte van 100 meter. Omdat het tracé op grote afstand van de betreffende Natura 2000-gebieden ligt zijn effecten op voorhand uit te sluiten. Het snelfietspad leidt in de gebruiksfase bovendien indirect regionaal tot een minder grote stikstofdepositie omdat dankzij de snelle verbinding meer mensen de fietsverbinding zullen gebruiken en de auto zullen laten staan.

Daarnaast is met ingang van 1 juli de Wet stikstofreductie en natuurherstel in werking getreden. Het wetsvoorstel bevat een gedeeltelijke vrijstelling van de natuurvergunningsplicht voor de bouwsector. De vrijstelling geldt voor bouwactiviteiten in de bouw-, aanleg- en sloopfase, waarin emissies tijdelijk en beperkt zijn. Om deze vrijstelling mogelijk te maken, reserveert het kabinet in de periode 2021-2030 500 miljoen euro voor stikstofreductie in de bouw en 500 miljoen euro voor aanvullende maatregelen binnen of buiten de bouw, waarmee eventuele negatieve effecten landelijk worden aangepakt.

Geconcludeerd kan worden dat vanwege de aard van de ingreep en afstand tot Natura 2000-gebieden effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uit te sluiten.

### NNN-gebieden

Het deeltracé in de gemeente Amersfoort betreft deels het Monnikenboschpad en een deels te verleggen fietspad. Dit bestaande pad is te smal en moet worden verbreed. Het plangebied voor het fietspad ligt in een Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebied. Het tracé ligt met name langs terreinen die zijn aangewezen als droog bos met productie (N.16.03) zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.



Afbeelding: Ligging van het tracé ten opzichte van NNN. Het groene oppervlak geeft het NNN weer. Het tracé ligt in zijn geheel binnen het beheertype N16.03 Droog bos met productie.

Voor deeltracé G wordt afgeweken van het bestemmingsplan waardoor voor de realisatie van de doorfietsroute een 'Nee, tenzij'-toets moet worden opgesteld, zie Bijlage 2. In de 'Nee, tenzij'-toets

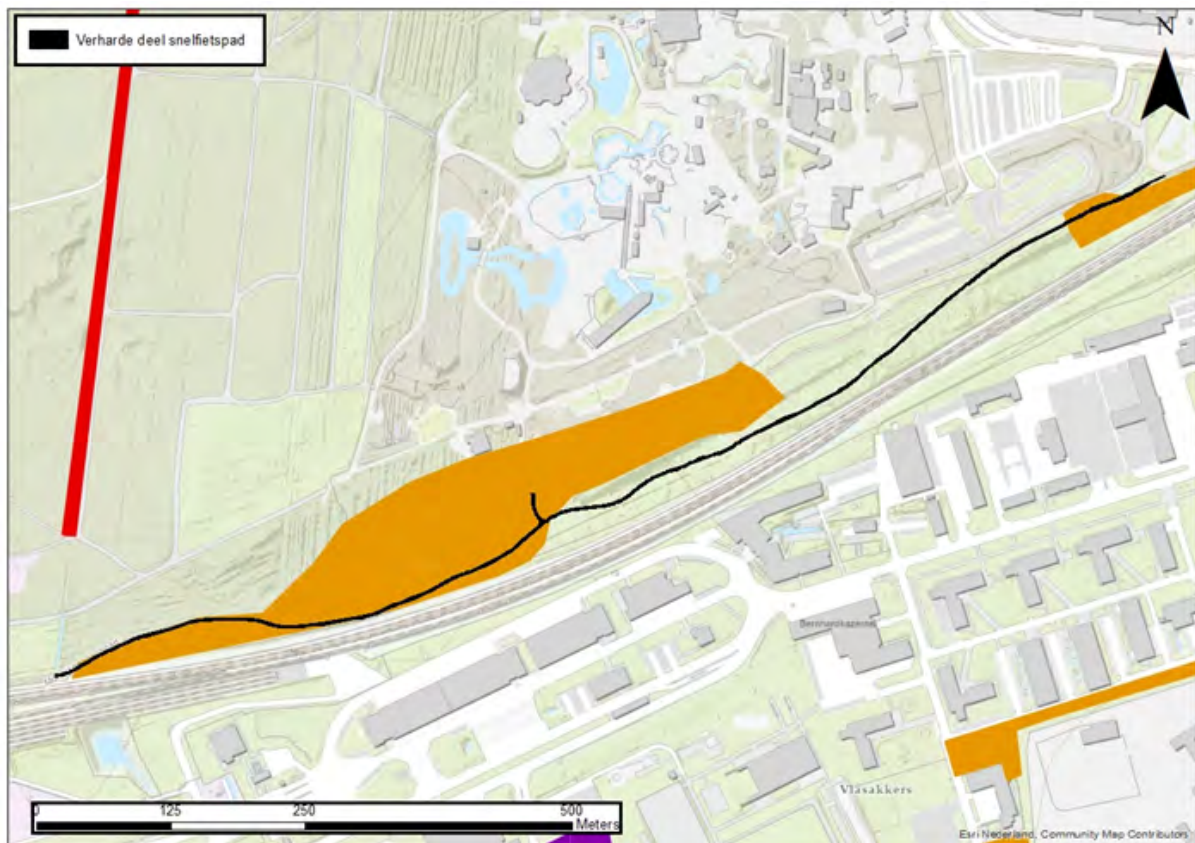
(Arcadis, 2021) wordt onderzocht in hoeverre de voorgenomen verbreding en aanleg van het fietspad de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN aantast.

### Analyse

Het te verleggen deel van het fietstracé wordt aangelegd in beheertype N16.03 droog bos met productie. Dit beheertype maakt geen onderdeel uit van de ambitiebeheertypen. Bij het veldbezoek op 24 september 2021 is vastgesteld dat het beheertype ter plaatse van hoge structuurkwaliteit is en hoge fauna-kwaliteit heeft. De werkzaamheden zullen het huidige functioneren van het beheertype ter plaatse verstoren door het kappen van bomen en de aanleg van het fietspad, maar in de directe omgeving is dit beheertype wel nog in hoge mate aanwezig. Het functioneren binnen het NNN wordt daarmee als zodanig niet aangetast. Beheertype N16.03 heeft tot slot geen verbindende functie.

De ruimtelijke samenhang is hoog (5-50 ha in verbinding met andere bosbeheertypen) en de kwalificatie voor aanwezige fauna is ook hoog (minimaal vier kwalificerende soorten zoals boomklever, appelvink, middelste bonte specht en boomleeuwerik). De werkzaamheden zullen het huidige functioneren van het beheertype ter plaatse verstoren door het kappen van bomen en de aanleg van het fietspad, maar in de directe omgeving is dit beheertype wel nog in hoge mate aanwezig. Het functioneren binnen het NNN wordt daarmee als zodanig niet aangetast.

Een deel van het tracé maakt onderdeel uit van de oude boskernen van de Provincie Utrecht. Hierbij is sprake van ruimtebeslag van 1.332 m<sup>2</sup> op de oude boskern bij het verbreden en verleggen van het nieuwe snelfietspad (zie ook onderstaande afbeelding). Deze oude boskern is niet compenseerbaar vanwege de ouderdom en samenstelling van de bodem en de groeiplaats.



Afbeelding: Ligging van de oude boskern (paars, rood en oranje) en het deeltracé van het snelfietspad

Doordat ruimtebeslag plaatsvindt is zeer lokaal, binnen de projectgrenzen, geen mogelijkheid dat gewenste beheertypen en potentiële waarden gehaald worden omdat het om permanent beslag gaat. Ruimtebeslag betreft de fysieke bedekking van een oppervlak door de verbreding en aanleg van het

fietspad. Dit kan ten koste gaan van de natuurwaarden of leiden tot verlies van de functie die het gebied heeft voor soorten die in de omgeving voorkomen. Permanent ruimtebeslag is het gevolg van een verandering van de huidige situatie. Daar waar de huidige situatie niet wordt hersteld of zich niet kan herstellen door veranderingen, is er sprake van permanent ruimtebeslag.

Kenmerkend voor het N 16.03 droogbos is de lage waterstand, dit zal door voorgenomen ontwikkeling niet veranderen. De aanleg van het fietspad zou ook, naast het ruimtebeslag, kunnen zorgen voor verstoringen door de werkzaamheden. Doordat tijdens de aanlegfase uitsluitend bij daglicht gewerkt wordt, is er geen sprake van verlichtingsverstoring tijdens de aanleg. De aanlegfase van het fietspad vormt een tijdelijke bron van geluidverstoring. Direct ten zuiden van het projectgebied bevindt zich echter de spoorverbinding tussen Utrecht en Amersfoort en direct ten noorden Dierenpark Amersfoort. Overdag, wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd, is vanaf deze twee kanten al geluidsverstoring. 's Nachts wordt niet gewerkt. Deze combinatie zorgt in de aanlegfase niet voor toegevoegde significante verstoring ten opzichte van de huidige situatie. In de realisatiefase wordt geen geluidsverstoring verwacht omdat de toegenomen hoeveelheid fietsers geen extra geluid met zich meebrengen.

Geconcludeerd kan worden dat er sprake is van significante aantasting van de bestaande waarden van het NNN vanwege het ruimtebeslag op oude boskern. Ook is sprake van significante aantasting van de potentiële waarden door het permanente ruimtebeslag.

#### *Beoordeling*

In totaal zal er 3418 m<sup>2</sup> van beheertype N16.02 Droog bos met productie worden geasfalteerd of gebruikt worden als vrije ruimte voor de aanleg, hierdoor is er sprake van een significant verlies van oppervlakte en van de robuustheid van een niet zeldzaam of geambieerd NNN beheertype. Kwantitatief wordt de robuustheid dus aangetast, maar omdat dit gebied veel van hetzelfde lage prioriterings-beheertype bevat, is nauwelijks kwalitatieve aantasting. Naast de aanleg van het fietspad wordt er binnen het projectgebied ook een deel van het huidige fietspad verwijderd en teruggeven aan het beheertype N16.03 Droog bos. Door het deels verleggen van het fietspad komt 965 m<sup>2</sup> vrij om weer als NNN te functioneren. Per saldo blijft sprake van een verlies van 2.452m<sup>2</sup> droog bos met productie.

#### *Conclusie*

Omdat hier geen sprake is van een kleinschalige ontwikkeling/uitbreiding (kleiner of gelijk aan 200m<sup>2</sup>) kan geconcludeerd worden dat de aantasting significant is. Hiernaast is er geen sprake van significante aantasting van de verbindingsfunctie, de vermindering van de samenhang en aantasting van bijzondere soorten door het voornemen.

Vanwege de mogelijke significante negatieve effecten door het ruimtebeslag is er gekeken naar compenserende maatregelen, om effecten te compenseren.

#### *Compenserende maatregelen*

Het verlies van 2.452m<sup>2</sup> N16.03 Droog bos met productie door de verbreding van een deel van het huidige fietspad en het verleggen van een deel van het fietspad zorgt voor kwantitatieve aantasting in de robuustheid van het NNN en de bestaande waarden en potentiële waarden die dit NNN kan bereiken voortvloeiend uit een aantasting van de oppervlakte van het NNN en oude boskern van de provincie Utrecht. Ontwikkeling van het fietspad is derhalve niet mogelijk, tenzij wordt voldaan aan een aantal voorwaarden zoals gesteld in 'Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht' van de provincie Utrecht (2021), namelijk:

- Groot openbaar belang en reële alternatieven:

In de NNN-toets worden de gemaakte keuzes en beschouwde varianten nader toegelicht, zie Bijlage 2. Hieruit blijkt dat, met inachtneming van medewerking van grondeigenaar Dierenpark (dit is een absolute voorwaarde), de variant 'combinatie verbreding en nieuw tracé' (3) de minste impact. Deze variant wordt ook middels dit projectbesluit mogelijk gemaakt. Vanuit het maatschappelijk- en beleidsbelang de

doorfietsroute en de bijbehorende doelstellingen ten aanzien van onder andere mobiliteit en leefbaarheid te realiseren, is gekozen deze variant bestuurlijk vast te leggen en verder uit te werken als onderdeel van de doorfietsroute Utrecht-Amersfoort (Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en Realisatieovereenkomst (ROK) mei 2020, GS-besluit juli 2020).

- Te compenseren aantasting:

Wanneer aan het 'nee, tenzij' principe is voldaan (zoals hierboven beschreven) dient de overblijvende aantasting tijdig te worden gecompenseerd.

Uit de voorwaarden gesteld in Bijlage 2 Nee, tenzij - toets volgt de compensatieopgave als gegeven in onderstaande tabellen. Omdat de regelgeving omtrent indeling van oude boskern als beheertype onduidelijk is, zijn voor de zekerheid twee berekeningen gemaakt waarbij bij beide van uit wordt gegaan dat al het oppervlakte verlies uit oude boskern bestaat, wat zorgt voor een lichte overschatting van de compensatie. De eerste berekening (Tabel 1) volgt naar de letter de compensatieregels waarbij uitgegaan wordt van het beheertype. De compensatieopgave hiervoor is 0,6130 ha.

De tweede berekening gaat uit van het indelen van oude boskern/oude bosgroeiplaats als beheertype klasse 1 (Tabel 2). Oude boskernen hebben namelijk specifieke waarden die mogelijk worden onderschat in de standaard methodiek. De compensatieopgave hiervoor is 0,9808 ha.

Tabel 1. Voorziene (maximale) compensatieopgave wanneer uitgegaan van compensatie van beheertype klasse 3 zoals weergegeven in Bijlage 11 van de Interim Omgevingsverordening.

| Natuurbeheertype                      | Ruimtebeslag (ha) | Klasse | Toeslag klasse | Ontwikkeltijd <sup>2</sup> (jaar) | Toeslag ontwikkeltijd | Compensatieopgave (ha) |
|---------------------------------------|-------------------|--------|----------------|-----------------------------------|-----------------------|------------------------|
| <b>N16.03 Droog bos met productie</b> | 0.2452            | 3      | 0              | >200                              | 1.5                   | 0.6130                 |

Tabel 2. Voorziene (maximale) compensatieopgave wanneer uitgegaan van compensatie van beheertype klasse 1 (vanwege aanwezigheid oude boskern/ oude bosgroeiplaats) zoals weergegeven in Bijlage 11 van de Interim Omgevingsverordening.

| Natuurbeheertype                      | Ruimtebeslag (ha) | Klasse | Toeslag klasse | Ontwikkeltijd <sup>2</sup> (jaar) | Toeslag ontwikkeltijd | Compensatieopgave (ha) |
|---------------------------------------|-------------------|--------|----------------|-----------------------------------|-----------------------|------------------------|
| <b>N16.03 Droog bos met productie</b> | 0.2452            | 1      | 0.6            | >200                              | 1.5                   | 0.9808                 |

In een collegevoorstel van de gemeente Amersfoort is een besluit genomen om de compensatieopgave van NNN op te nemen in de provinciale bomencompensatiebank (zie ook Bijlage 2). De begrenzing van het te compenseren gebied als nieuw NNN-gebied is officieel vastgelegd in artikel 3 lid 3 van de conceptovereenkomst van de doorfietsroute. Met dit besluit is de NNN-compensatie geborgd en kan het plan planologisch mogelijk worden gemaakt.

#### 4.1.2 Soortenbescherming

Door Bureau Waardenburg (2019) is een bureauonderzoek en een oriënterend veldbezoek uitgevoerd. Voor het bureauonderzoek is gebruik gemaakt van vrij beschikbare informatie, zoals verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) van de afgelopen 10 jaar. Op basis van deze bronnen kan de aanwezigheid van geschikt habitat voor libellen (gevekte witsnuitlibel), vissen en amfibieën op voor hand worden uitgesloten. Het voorkomen van andere soorten (hieronder benoemd) kon niet worden uitgesloten.

- Vogels: Het plangebied heeft betekenis voor algemeen voorkomende broedvogels. Om effecten op broedende vogels tijdens de aanleg te voorkomen, dient buiten het broedseizoen te worden gewerkt. Indien door een ter zake kundige wordt gecontroleerd op aanwezigheid van broedende vogels, kan ook binnen het broedseizoen gewerkt worden. In de gebruiksfase worden als gevolg van het gebruik van het fietspad geen vogels verstoord. Vogels passen hun gebiedsgebruik aan en zoeken broedgelegenheid op een voor hen passende afstand tot het fietspad.

- Vleermuizen: Het voorkomen van verblijfplaatsen in het plangebied is uitgesloten. Wel heeft het plangebied betekenis voor foeragerende vleermuizen. Het plangebied vormt echter geen foerageergebied met essentiële functie voor vleermuizen. Bovendien wordt bij de verdere uitwerking van het fietspad verlichting gebruikt met beperkte effecten op de natuur. Hiervoor heeft de provincie een notitie opgesteld (Provincie Utrecht, 2018). Indien verlichting wordt aangebracht conform deze richtlijnen, dan is uit te sluiten dat effecten optreden. Van overtreding van verbodsbepalingen is dan ook geen sprake. Negatieve effecten op verblijfplaatsen en essentiële vliegroutes van vleermuizen zijn uitgesloten. Deze komen niet voor binnen het plangebied.
- Hazelworm: Als gevolg van ruimteverlies van de strook naast het fietspad gaat een deel van leefgebied van de hazelworm verloren. Het betreft geen essentieel onderdeel van leefgebied van (een deel van) de populatie. In de aanlegfase kunnen als gevolg van de vergraving verblijfplaatsen (voortplantingsplaatsen, overwinteringsplekken) van de hazelworm verloren gaan. Hierbij kan sprake zijn van overtreding van een verbodsbepaling (art. 3.10 1b). Het doden van hazelwormen moet voorkomen worden om overtreding van verbodsbepaling art. 3.10 1a te voorkomen. De gunstige staat van instandhouding is niet in het geding.
- Das, boommarter en eekhoorn: Voor de das, boommarter en eekhoorn heeft het plangebied betekenis als klein deel (< 1%) van het grotere leefgebied. Het plangebied biedt deze soorten geen verblijfplaatsen en vormt geen leefgebied met wezenlijke betekenis. Overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van deze soorten is niet aan orde.
- Kleine marterachtigen: Kleine marterachtigen zoals wezel en hermelijn kunnen een enkele verblijfplaats hebben in het plangebied. Deze soorten beschikken over diverse verblijfplaatsen binnen hun territorium. Het zal om een verblijfplaats gaan zonder wezenlijke betekenis. Verder zal het plangebied onderdeel kunnen vormen van het territorium zonder essentiële betekenis. Het plangebied biedt deze soorten geen leefgebied met wezenlijke betekenis. De provincie Utrecht heeft vrijstelling verleend voor deze soorten van het Beschermingsregime andere soorten.
- Ree, vos en konijn: Voor ree, vos, konijn heeft het plangebied mogelijk betekenis als klein deel van het grotere leefgebied. Het plangebied biedt deze soorten geen verblijfplaatsen en vormt geen leefgebied met wezenlijke betekenis.
- Muizen: Het voorkomen van verblijfplaatsen van diverse muizen soorten is aannemelijk. Verblijfplaatsen van deze soorten kunnen verloren gaan als gevolg van de verbreding van het pad. De provincie Utrecht heeft vrijstelling verleend voor deze soorten van het Beschermingsregime andere soorten.

### Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat negatieve effecten op broedvogels en vleermuizen voorkomen kan worden door met de soort rekening te houden in de realisatie en maatregelen te treffen. Voor de das, boommarter, eekhoorn, ree, vos en konijn kan een overtreding van de verbodsbepaling worden uitgesloten. Voor de mogelijk voorkomende muizensoorten geldt binnen de provincie Utrecht een vrijstelling. Ten slotte worden voor kleine marterachtigen mitigerende maatregelen geadviseerd (zie hieronder).

De voorgenomen ontwikkeling heeft mogelijk negatieve effecten op de hazelworm. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient op vrijwel het gehele traject rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van (verblijfplaatsen van) de hazelworm. Voor deze soort wordt aanbevolen een ontheffing aan te vragen en mitigerende maatregelen te nemen, hiervoor is een mitigatieplan opgesteld (zie hieronder) die wordt bijgevoegd bij de Wnb ontheffing soorten.

### Mitigerende maatregelen

Voor kleine marterachtigen wordt geadviseerd om de te verbreden strook voorafgaand aan de werkzaamheden te maaien, zodat eventueel in verblijfplaatsen aanwezige dieren wegtrekken. Om negatieve effecten op broedvogels te voorkomen wordt geadviseerd om buiten het broedseizoen te werken. Het broedseizoen loopt globaal van maart tot en met augustus. Als men buiten het broedseizoen wil werken is dat mogelijk indien een ter zake kundige voorafgaand aan de werkzaamheden een controle uitvoert op aanwezigheid van broedende vogels.

### *Ontheffing en mitigatieplan hazelworm*

Zoals hierboven benoemt, heeft het nieuwe fietspad heeft als gevolg dat eventueel aanwezige rust- en voortplantingsplaatsen van de hazelworm mogelijk worden vernietigd en dat individuen mogelijk gedood worden. Ten behoeve van de hazelworm worden de volgende mitigerende maatregelen genomen in het projectgebied en buiten het projectgebied ter voorkoming van doding van individuen en bevordering van kwaliteit en functionaliteit leefgebied:

- Het werkterrein wordt afgezet met reptielenschermen voorafgaand aan de winterperiode (september-oktober) en eventuele aanwezige hazelwormen worden weggevangen middels het uitleggen van platen. Het wegvangen dient te gebeuren door deskundige op het gebied van hazelworm waarna de gevangen hazelwormen in directe omgeving in geschikt gebied dienen te worden uitgezet.
- Aanleg en behoud van ca. 700 m takkenril van 1 m breed aan de noordzijde van het fietspad om schuilmogelijkheden en overwinteringsplekken toe te voegen aan het leefgebied van de soort.
- Het opstellen van een Ecologisch werkprotocol waarin de mitigerende maatregelen voor de hazelworm, maar ook de mitigerende maatregelen voor andere soorten tot in detail worden beschreven.

Door het treffen van bovenstaande mitigerende maatregelen vindt er geen negatief effect plaats op de lokale staat van instandhouding van de hazelworm.

## **4.2 Bodem**

### **Inleiding**

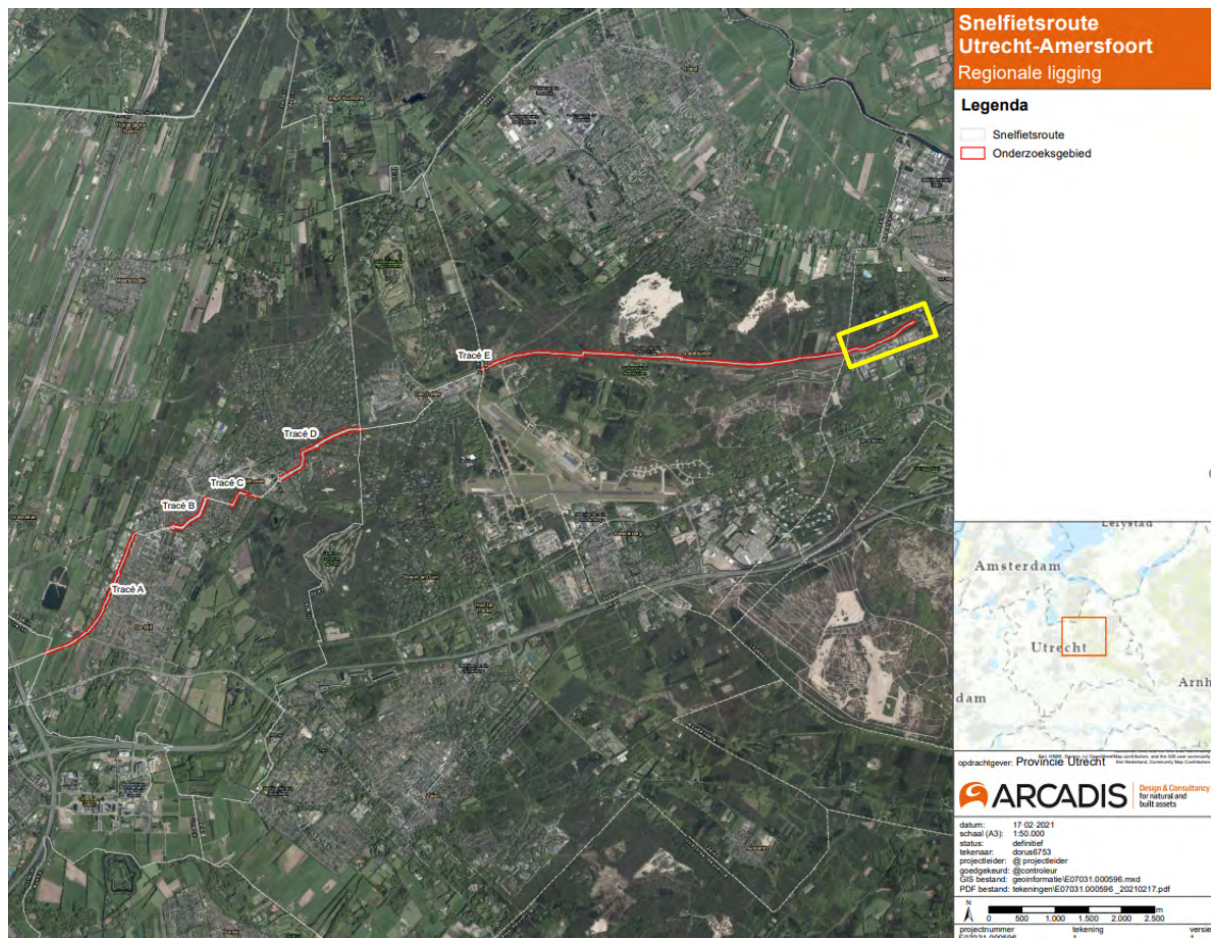
In opdracht van de provincie Utrecht heeft Arcadis Nederland B.V. een verkennend milieukundig bodemonderzoek (zie Bijlage 3) uitgevoerd voor het tracé van de doorfietsroute "De Stijl" tussen Utrecht en Amersfoort. Binnen dit gedeelte van het fietspad wordt het fietspad verbreed en deels verlegd. In het kader van deze werkzaamheden is inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem benodigd. Het doel van het verkennend bodemonderzoek is om aan te tonen dat op de locatie redelijkerwijs gesproken kan worden van dat er geen verontreinigende stoffen aanwezig zijn in de grond of in het freatisch grondwater (in gehalten boven de achtergrondwaarde of streefwaarde), of te bevestigen dat (bepaalde delen van) de locatie verontreinigd zijn met de verwachte stoffen.

### **Analyse**

Het gehele tracé heeft een lengte van bijna 11 kilometer en doorkruist de gemeenten de Bilt (deelgebieden A, B, C en D), gemeente Soest (deelgebied E deels) en de gemeente Amersfoort (deelgebied E deels). In het bodemonderzoek zijn de deelgebieden E, F en G samengevoegd tot deelgebied E. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de realisatie van de fietsverbinding in de gemeente Amersfoort nabij het Dierenpark Amersfoort. Het gaat om circa 500 meter ter hoogte van Dierenpark Amersfoort, in aansluiting op vak 47 (de laatste 170 meter tot aan de Barchman Wuytierslaan). De resultaten die betrekking hebben op voorliggend plan liggen dus in het onderzochte gebied E uit het bodemonderzoek.

In het onderzoek is eerst een historisch vooronderzoek gedaan op basis van beschikbare informatie. Op basis van de uitkomsten van deze analyse kan een verwachting over de bodemkwaliteit worden uitgesproken.

Uit de analyse is naar voren gekomen dat ter plaatse van deelgebied E, in de gemeente Amersfoort geen verdachte bodemlocaties aanwezig. Dit betekent dat de bodemkwaliteitskaart voor dit gebied gebruikt kan worden. Wel is er een verdachte activiteit in het gehele deelgebied, namelijk de aanwezigheid van de spoorlijn, die er voor kan zorgen dat er zware metalen, minerale olie, Pak en/of OCB's aanwezig zijn in de bodem. Op basis van dit resultaat zijn de onderzoekshypothese en bijbehorende onderzoeksstrategie geformuleerd.



Afbeelding: Volledig tracé met in het gele kader het onderzochte gebied in de gemeente Amersfoort (deeltracé G).

## Resultaten

In de bovengrond van deelgebied E worden in het algemeen licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie aangetoond. In verband met de verhoogde gehalten is de grond deels beoordeeld als klasse "Industrie" en deels beoordeeld als "Niet toepasbaar" vanwege overschrijdingen van de maximale toepassingswaarde voor klasse "Industrie".

De ondergrond is in het algemeen schoon tot licht verontreinigd en is op basis van de indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit voornamelijk beoordeeld als klasse "Altijd toepasbaar".

Op basis van het vooronderzoek werd deelgebied E als verdacht beschouwd op het voorkomen van OCB's, gerelateerd aan de nabijgelegen spoorlijn. In de bovengrond (mengmonster E\_OCB) zijn enkele OCB's aangetoond boven de achtergrondwaarde. De gehalten geven echter geen aanleiding tot nader onderzoek of sanerende maatregelen.

## Conclusie

Op basis van dit verkennend bodemonderzoek worden geen problemen voorzien wat betreft bodemvervuiling. Voor de locatie geldt dat de werkzaamheden onder veiligheidsklasse 'Basishygiëne' kunnen worden uitgevoerd.

## 4.3 Archeologie

### Inleiding

In opdracht van de Provincie Utrecht heeft Archol BV een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 4) voor het tracé doorfietsroute Utrecht-Amersfoort. Doel van het onderzoek is vast te stellen of de werkzaamheden kunnen leiden tot aantasting van eventueel aanwezige archeologische waarden.

Ten behoeve van het bureauonderzoek is uitgegaan van het tracé met een bufferzone van 250 meter ter weerszijden.

De werkzaamheden die nodig zijn om tot de aanleg en inrichting van de doorfietsroute te komen variëren per wegdeel. Niet alle ingrepen vormen een potentiële bedreiging voor het bodemarchief. Op grond van de aard en diepte van de werkzaamheden, alsmede de ligging ervan ten opzichte van reeds verstoorde zones is per wegvak de potentiële verstoring bepaald. indeling gemaakt in drie verstoringklassen:

- geen bodemverstoring: geen grondroering of niet dieper dan 30 cm -mv
- beperkte bodemverstoring: grondroering niet dieper dan 50 cm -mv of binnen de huidige verstoorde zone (fietspad/weg)
- substantiële bodemverstoring: grondroering dieper dan 50 cm -mv of buiten de huidige verstoorde zone (fietspad/weg).

## Analyse

In algemene zin was het pleistocene landschap ter hoogte van het tracé bewoonbaar vanaf het laat paleolithicum t/m de Nieuwe tijd. De archeologische verwachting voor vindplaatsen van jager/verzamelaars wordt met name bepaald door de aanwezigheid van ecologische gradiëntzones (overgangen van nat naar droog, zoals bijvoorbeeld dekzandruggen grenzend aan depressies e.d.). Het kan gaan om zowel grotere nederzettingsterreinen, als kleine jachtkampementjes met een ijle vondststrooiing. Bij dergelijke vindplaatsen wordt voornamelijk een strooiing van (bewerkt) vuursteen verwacht. De resten bevinden zich in de top van het (ongestoorde) natuurlijke bodemprofiel. Gezien de bodemkundige en geologische situatie van het plangebied waarschijnlijk binnen 1,0 m -mv.

De archeologische verwachting voor vindplaatsen van landbouwers (laat neolithicum - middeleeuwen) wordt in belangrijke mate bepaald door de mogelijkheden die het (natuurlijke) landschap bood voor succesvolle beoefening van landbouw. Fijnzandige dekzandruggen - en dan met name de iets lemige oudere dekzanden - boden bijvoorbeeld gunstiger condities voor landbouw dan gestuwde, grofzandige afzettingen. Het kan gaan om grotere nederzettingen of losse boerderijen. Dergelijke vindplaatsen worden gekenmerkt door een losse strooiing van vondsten, onder andere fragmenten aardewerk, verbrande leem, verbrand bot en/of houtskool. Ook dient rekening gehouden te worden met aanwezigheid van bewoningssporen zoals paalsporen, waterputten, afvalkuilen en/of percelingsstructuren. Eventuele resten bevinden zich in de top van de oorspronkelijke bodem. Indien een plaggendeek aanwezig is, bevinden de resten zich ónder het plaggendeek, of zijn deels opgenomen in de eerste akkeraanzet (de basis van het plaggendeek). Sporen kunnen nog aanwezig zijn in de BC- of C-horizont.

Tevens geldt een hoge verwachting voor resten van rituele activiteiten (met name begravingen) uit de perioden neolithicumijzertijd en infrastructuur (karrensporen) uit de middeleeuwen en Nieuwe tijd.

Op basis van de morfogenetische kaart, de bekende vindplaatsen en historische geografische waarden is voor het onderzoeksgebied een archeologische verwachtingskaart vervaardigd voor vindplaatsen van zowel jager-verzamelaars als 'landbouwers'. Deze wordt beknopt toegelicht in de tabel hieronder. Het plangebied ligt binnen daluitspoelingswaaiers en behoort tot het smeltwaterlandschap.

| Landschappelijke eenheid             | Archeologische verwachting |             |
|--------------------------------------|----------------------------|-------------|
|                                      | jager-verzamelaars         | landbouwers |
| <i>Smeltwaterlandschap</i>           |                            |             |
| daluitspoelingswaaiers               | middelhoog                 | middelhoog  |
| sandrs met dekzand                   | middelhoog                 | middelhoog  |
| <i>Dekzandlandschap</i>              |                            |             |
| hooggelegen dekzandlandschap         | middelhoog                 | hoog        |
| lager dekzandlandschap met welvingen | middelhoog                 | middelhoog  |
| dekzandvlakte                        | laag                       | laag        |
| verdrongen dekzand met kleidek       | onbekend                   | laag        |

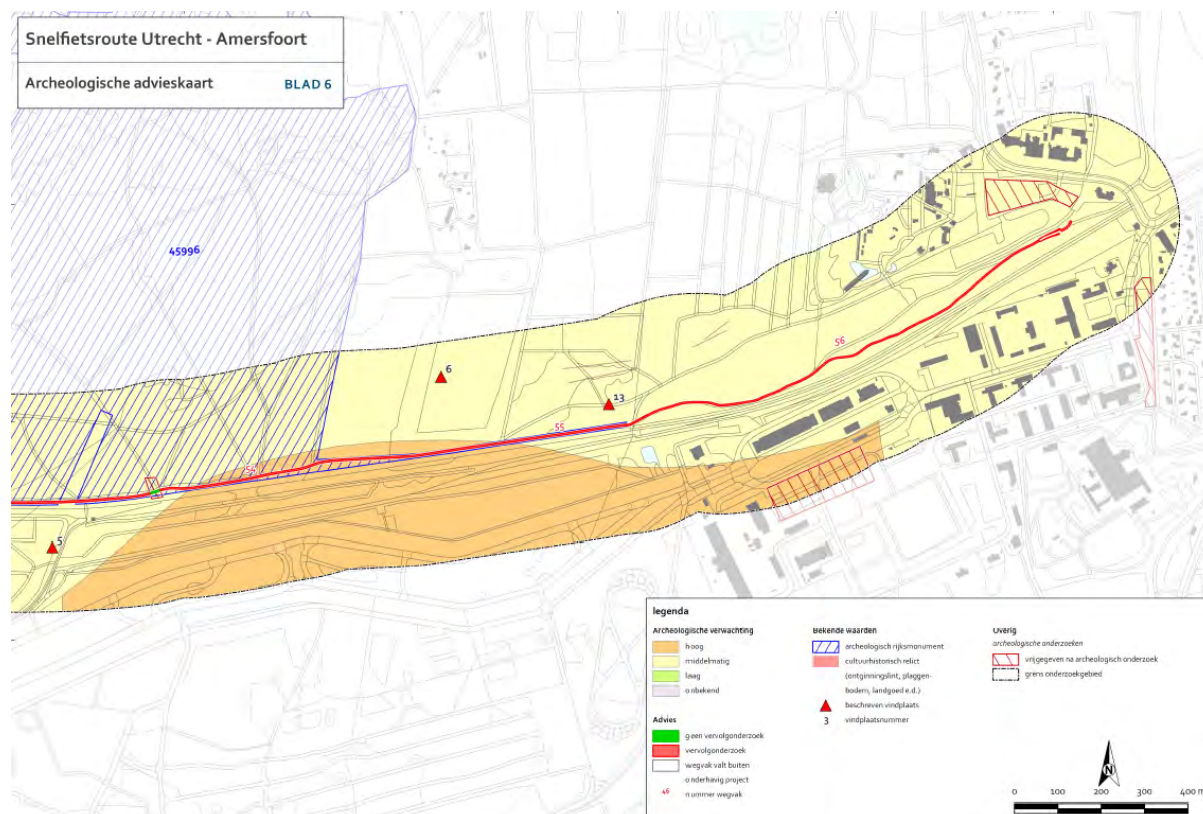
Tabel: Overzicht archeologische verwachtingen.

## Resultaten

Onderhavig plangebied ligt in wegvak 56. Voor dit wegvak is op basis van de geplande ingreep de verstoringsklasse substantieel vastgesteld. Dit gebied bevindt zich binnen het smeltwaterlandschap, specifiek een daluitspoelingswaaier. Deze daluitspoelingswaaiers hebben een middelmatige verwachting voor vindplaatsen van zowel jager-verzamelaars als van landbouwers.

## Conclusie

Op basis van de verwachte verstoring, de archeologische verwachting en reeds uitgevoerde archeologische onderzoeken is per wegvak een advies gegeven over een eventueel vervolgonderzoek (zie onderstaande afbeelding). Voor wegvak 56 wordt een vervolgonderzoek geadviseerd. Geadviseerd wordt om een aanvullend archeologisch onderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (IVO, verkennend booronderzoek) uit te voeren. Doel hiervan is het vaststellen van de bodemopbouw, het toetsen van de gespecificeerde archeologische verwachting - en deze zo nodig aan te scherpen. Daarnaast heeft het verkennend booronderzoek tot doel om vast te stellen of sprake is van omvangrijke verstoringen. Met het volgen van het hierboven geschetste proces, wordt de zorgvuldige omgang met archeologische waarden en worden deze waarden voldoende geborgd. Het projectgebied ligt verder niet in ander cultuurhistorisch waardevol gebied.



Afbeelding: Archeologische advieskaart voor wegvak 56 (gemeente Amersfoort).

## 4.4 Water

### Inleiding

De provincie Utrecht is voornemens om een doorfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort te realiseren. Bij een dergelijke ruimtelijke ontwikkeling is de waterhuishouding één van de te onderzoeken thema's. De waterhuishouding in de omgeving mag geen nadelige effecten ervaren van de veranderingen die de

ontwikkeling met zich brengt én waar het kan, dient deze versterkt te worden in het kader van klimaatadaptatie.

Om het risico op nadelige effecten te onderzoeken en te bepalen of mitigerende of compenserende maatregelen vereist zijn, heeft Arcadis in de periode februari – juni 2021 een watertoets uitgevoerd (zie Bijlage 5). De watertoets is een procesinstrument om in overleg met belanghebbenden de waterhuishoudkundige belangen boven tafel te krijgen en afspraken te maken op welke wijze de belangen in de beschikbare ruimte zijn geborgd.

Hieronder worden de onderzoeksresultaten voor het deeltraject G in de gemeente Amersfoort besproken.

## **Analyse**

### *Gebiedskenmerken*

Het plangebied ligt in het westen op circa 10 m+NAP en in het oosten op circa 11 m+NAP. Het noordoosten van het plangebied grenst aan een hoger gelegen zone, gelegen nabij het dierenpark.

### *Geologie*

De bovenste laag in het plangebied in de gemeente Amersfoort, tot circa 7 m-mv, bestaat uit de formatie van Drente, met plaatselijk een bovenlaag van circa 2 m dik die bestaat uit de formatie van Bostel. De formatie van Drente bestaat uit matig tot uiterst grof zand, silt, klei en leem. Onder deze laag ligt een pakket met een dikte van circa 35 m aan gestuwde afzettingen. Verder bevindt zich op circa 52 tot 62 m-mv de formatie van Sterksel, met daaronder de formatie van Peize en de Formatie van Waalre. Deze formaties bestaan uit matig tot uiterst grof zand en klei, met in de formatie van Sterksel en de formatie van Waalre silt en afwisselend grindlagen.

Uit boringen met een diepte variërend van 3 tot 36 m is gebleken dat de bodem in het plangebied in de gemeente Amersfoort voornamelijk bestaat uit fijn tot grof zand.

### *Hydrologie*

Aan de hand van recente grondwaterstandenmetingen van Dinoloket ligt de grondwaterstand op circa 2,80 m+NAP. Op basis van de hoogte van het plangebied ligt deze grondwaterstand op circa 13,30 m-mv. Binnen de gemeente zijn geen grondwaterbeschermingsgebieden aanwezig. De bodem bestaat voornamelijk uit fijn tot grof zand, wat gekarakteriseerd is door een hoge doorlatendheid. In combinatie met de lage grondwaterstand is infiltratie in het plangebied goed mogelijk. In het plangebied in de gemeente Amersfoort is een wegzijging van circa 0,5 tot 2 mm/dag. Er is dus geen indicatie van kwel in dit gebied.

### *Oppervlaktewater*

Op basis van de Legger Wateren van het waterschap Vallei en Veluwe bevinden zich binnen het plangebied geen watergangen en waterlichamen. Aan de hand van satellietfoto's, street view en AHN3 zijn er naast het plangebied plaatselijk infiltrerende greppels aanwezig zonder verdere afvoermogelijkheid naar een watervoerende watergang.

### *Ondergrondse infrastructuur*

Binnen het plangebied in de gemeente Amersfoort is een hemelwaterriool aanwezig afkomstig van het Dierenpark met afvoer naar een wadi gelegen in het bosperceel waar de doorfietsroute door heen loopt. De wadi is aangelegd voor de afwatering van de parkeergarage van het Dierenpark. De precieze locatie van deze wadi volgt uit een inmeting. Hieruit moet blijken in hoeverre de doorfietsroute de wadi doorkruist en eventueel capaciteitsverlies moet worden opgevangen.

## **Resultaat**

(voorontwerp)

In februari en maart van 2021 hebben KES (KlantEisenSpecificatie)-gesprekken plaatsgevonden met stakeholders. Uit deze gesprekken zijn enkele randvoorwaarden en ontwerpuitgangspunten naar voren gekomen, die mee dienen te worden genomen in het definitieve ontwerp. Op basis van de opgehaalde resultaten en de KES-overleggen zijn afspraken gemaakt over het omgaan met hemelwaterafvoer.

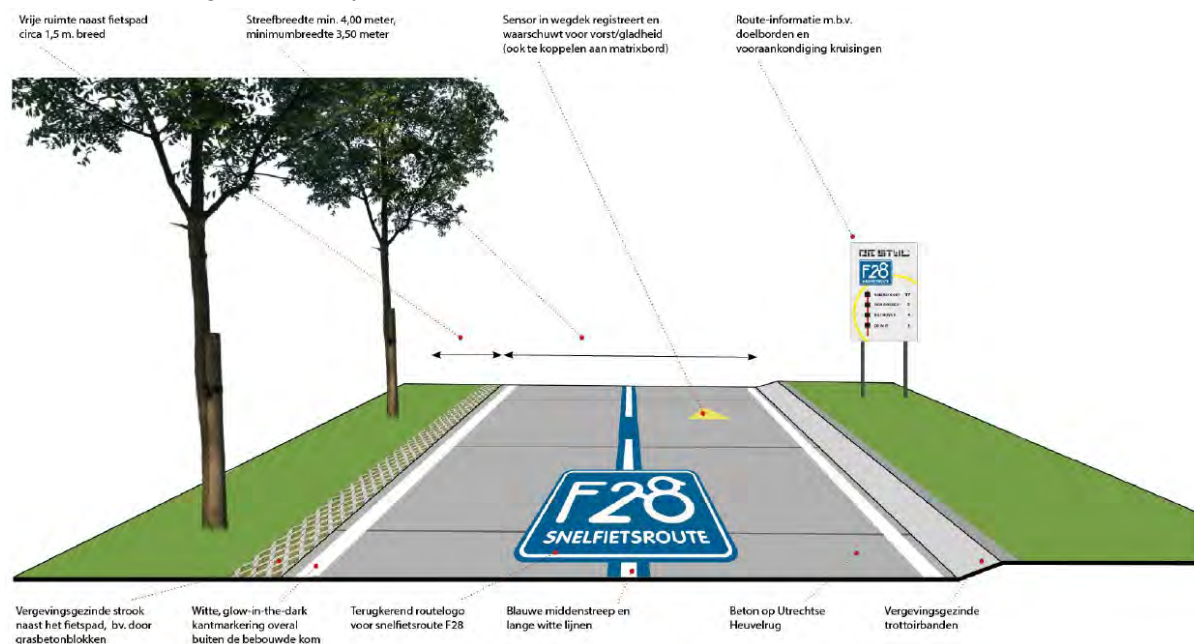
In de gemeente Amersfoort is geen watercompensatie aan de orde. Het hemelwater kan in de huidige situatie afwateren en infiltreren in de berm. Een aandachtspunt is de wadi in de buurt van Dierenpark Amersfoort. Deze wadi en de betreffende afvoerleiding moet intact blijven bij het verleggen van het fietspad ten behoeve van de doorfietsroute.

## Conclusie

De analyse van het plangebied heeft aangetoond dat er geen problemen wat betreft de waterhuishouding te verwachten zijn. Wel dient bij de verlegging van het fietspad rekening te worden gehouden met de aanwezige wadi en afvoerleiding in de buurt van Dierenpark Amersfoort, om nadelige effecten op de waterhuishouding te voorkomen.

## 4.5 Landschap

De voorgenomen snelfietsverbinding loopt in de gemeente Amersfoort (deeltracé G) door een bosrijke omgeving. Het beoogde tracé deels over het bestaande Monnikenboschpad. Het traject heeft hier meer reliëf dan elders op de verbinding Den Dolder - Amersfoort. De laatste 500 meter van deeltraject G loopt langs het Dierenpark Amersfoort. Op de meeste delen is het huidige pad niet verlicht. In de toekomstige situatie is er voorgekozen het pad onverlicht te laten.



### STANDAARDPROFIEL - BUITEN BEBOUWDE KOM -

Afbeelding: Standaardprofiel voor de doorfietsroute voor buiten de bebouwde kom (Bron: Masterplan snelfietsroute F28).

Zoals beschreven in paragraaf 3.2.1 ligt de beoogde snelfietsverbinding in het landschap Utrechtse Heuvelrug en in de Kernrandzone benoemd in de Omgevingsvisie van de Provincie Utrecht. Het is daarom belangrijk dat met de voorgenomen ontwikkeling aansluiting wordt gezocht met het bestaande aanwezige landschap. Het fietspad volgt zoveel als mogelijk de bestaande aanwezige structuur van het bestaande Monnikenboschpad. Op de locaties waar het fietspad verlegd wordt, ten opzichte van het bestaande Monnikenboschpad, wordt het bestaande pad verwijderd. Hierdoor komt er weer ruimte vrij voor nieuwe natuur (zie paragraaf 4.1.1). Doordat er gebruik wordt gemaakt van een bestaande structuur

kan er niet gesproken worden van een nieuwe verstedelijking, zoals benoemd in de omgevingsvisie. Vanwege de kwaliteiten en mogelijkheden van de kernrandzones is het wel van belang om de ruimtelijke kwaliteiten te behouden en waar mogelijk te versterken. In het ontwerp van het fietspad wordt zoveel als mogelijk het aanwezige bos met de karakteristieke hoogteverschillen behouden (zie sfeerimpressie op onderstaande afbeelding). Kenmerkend zijn hierin de flauwe slingerende paden, dit is op een subtiele manier teruggebracht in het ontwerp van het fietspad, waarbij ook deels aangesloten wordt op het bestaande pad. Bij de realisatie van de fietsverbinding wordt de sfeer van de 'groene tunnel', die nu kan worden ervaren op het Monnikenboschpad, door het donkere bladerdak boven de fietsers, behouden. Omdat er geen verlichting wordt toegepast, voor het behoud van de natuurwaarden, langs het fietspad zal er een speciale witte belijning worden toegepast die enigszins 'oplicht' door de verlichting van een passerende fietser. Ten slotte zal het bestaande parallelle pad 'het sprokkelpad' voor voetgangers worden verbeterd. In het participatietraject is geopperd om op dit gedeelte van de lange afstand wandelroute (LAW-route), het Marskramepad, te voorzien van houtsnippers. Hierdoor is het voetpad goed te herkennen voor de voetgangers, maar past het wel in het bosrijke landschap.



Afbeelding: Sfeerimpressie snelfietsverbinding gemeente Amersfoort (Bron: Masterplan snelfietsroute F28).

Bij het ontwerp van de snelfietsverbinding is rekening gehouden met de aanwezige landschappelijke elementen en kernkwaliteiten. Door het gebruiken van deels aanwezige structuren en in te spelen op de flauwe slingerende paden die kenmerkend zijn in het landschap, wordt zoveel als mogelijk aangesloten op het landschap. Daarnaast worden op de locaties waar het fietspad wordt verlegd nieuwe natuur ontwikkeld om de natuurwaarden te versterken.

#### 4.6 Verkeer

In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welk effect dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

De voorgenomen ontwikkeling is een doorfietsroute die de fietsverbinding Amersfoort-Utrecht aantrekkelijker en veiliger moet maken. Door het aanleggen van een aantrekkelijke fietsverbinding wil de provincie Utrecht het fietsen stimuleren, waardoor mensen in vervolg de fiets pakken in plaats van de auto. Het fietspad heeft zelf geen verkeersaantrekkende werking met betrekking tot auto's, vrachtwagens en ander gemotoriseerd verkeer. Het heeft wel een aantrekkende werking voor fietsers, dit

is gelijk het doel van de voorgenomen ontwikkeling.

De doorfietsroute krijgt in zijn totaliteit een lengte van 20 kilometer. Met deze lengte 20 kilometer zit de ontwikkeling dichtbij de kortste fietsafstand van Utrecht-centrum naar Amersfoort-centrum. De huidige kortste route loopt langs de autoweg en heeft veel verkeerslichten in de route. De nieuwe beoogde route brengt een snelle, comfortabele en verkeersveilige route door het bosrijke gebied tussen Amersfoort en Utrecht. De route kent enkel in de gemeenten Bilthoven, De Bilt en Utrecht een aantal verkeerslichten. Dit zijn er minder dan de bestaande route waardoor de doorstroming wordt bevorderd en er een veilige comfortabele route aangeboden kan worden. De fietsverbinding is ook ingericht op het steeds meer toenemende gebruik van elektrische fietsen en speed pedelecs. Door het de opkomst van de elektrische fiets is een doorfietsroute ook steeds interessanter geworden, ook in plaats van de autoverbinding met veel oponthoud door files. Eerder was de maximale utilitaire fietsrit op 7,5 kilometer gesteld, maar door de opkomst van de elektrische fiets is deze afstand (meer dan) verdubbeld naar 15 tot 20 kilometer. Hier speelt deze doorfietsroute goed op in met een afstand van 20 kilometer op een forenzen verbinding.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling geen verkeersaantrekkende werking heeft en bijdraagt aan het verminderen van verkeersbewegingen (door auto's en ander gemotoriseerd verkeer) op bestaande wegen. Het draagt bij aan het stimuleren van het gebruik van de fiets in het woon-werk verkeer in plaats van de auto. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan een goede ruimtelijke ordening met betrekking tot het thema verkeer.

## Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

### 5.1 Economische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid van de realisatie van de snelfietsverbinding (deeltracé G), zoals juridisch-planologisch mogelijk wordt gemaakt door middel van deze ruimtelijke onderbouwing.

Ingevolge het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening gaat een plan vergezeld van een toelichting waarin ook inzicht wordt gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Hierna wordt inzicht gegeven in de financiële uitvoerbaarheid van het plan.

De kosten voor het project bestaan uit onder meer kosten voor de aanleg van de fietsverbinding en bijbehorende voorzieningen, mitigerende en landschappelijke maatregelen, planschade, kosten voor mogelijke grondverwerving en planvorming. Voor deze kosten is een budget gereserveerd in de begroting van de Provincie en gemeentes, zodat de uitvoerbaarheid is verzekerd. Voor de realisatie van de doorfietsroute is door de gemeentes en provincie een realisatieovereenkomst (ROK) en een samenwerkingsovereenkomst (SOK) ondertekend met afspraken over de voorbereiding, realisatie en beheer.

### 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### *Draagvlak*

Voor de realisatie van de snelfietsverbinding heeft een participatietraject plaatsgevonden. Deze is gestart door de betrokken gemeenten en provincie in 2019. In juli 2019 heeft er een inloopavond voor de Paltzerweg plaatsgevonden. Daarna zijn er nog via Bewonerscomité Paltzerweg vragen bij het voorlopig ontwerp gesteld. Daarnaast is in de verkennende fase in januari 2021, voor het voorlopige ontwerp, in Soestduinen een participatietraject gestart.

Toen het ontwerp verder was uitgewerkt naar een concept definitief ontwerp (DO) heeft er in de maand juni 2021 een participatietraject plaatsgevonden. Dit participatietraject bestond enerzijds uit een tweetal participatieavonden, waarvan één in de gemeente De Bilt op 14 juni 2021 en één in de gemeente Soest op 15 juni 2021. Anderzijds is het concept Definitief Ontwerp (DO) in een online participatietool gepubliceerd. Hierop konden bewoners en betrokkenen gedurende twee weken opmerkingen plaatsen bij het ontwerp. Deze wijze van participatie gekozen vanwege de voortdurende Covid-pandemie, waardoor meer direct contact met bewoners en betrokkenen onmogelijk was.

In de antwoordnota (zie Bijlage 6) zijn de opmerkingen vanuit de participatieavonden en de online participatietool opgenomen en voorzien van een reactie vanuit de gemeenten en de provincie.

Voor de voorgenomen ontwikkeling deeltracé G in de gemeente Amersfoort hebben er gesprekken met het dierenpark Amersfoort plaats gevonden. Ten zuiden van Dierenpark Amersfoort overlapt de nieuwe fietsroute plaatselijk de lange afstand wandelroute (LAW-route), het Marskramerpad. Met Dierenpark Amersfoort, de eigenaar van deze grond, is besproken om ter plaatse van de overlappingen een zogenaamd "sprokkelpad", een pad van houtsnippers, aan te leggen. Hierdoor kan het pad gebruikt blijven worden door wandelaars. Via de online participatietool zijn twee opmerkingen binnen gekomen over de verlichting Monnikenboschpad en over de aansluiting westelijke ontsluiting. Deze zijn beantwoord in de ontwerpnota en meegenomen in het ontwerp.

#### *Procedure*

Zoals aangegeven in paragraaf 1.3 is de realisatie van de snelfietsverbinding in de gemeente Amersfoort in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Birkhoven Bokkeduinen 2008' vastgesteld op 7 april 2009 en kan met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 3° van de Wabo worden afgeweken met



(voorontwerp)

de uitgebreide voorbereidingsprocedure, zoals beschreven in paragraaf 3.3 van de Wabo. In dat hoofdstuk wordt de procedure rondom de omgevingsvergunning toegelicht. De ontwerp omgevingsvergunning wordt gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. De aanvraag en de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing zijn onderdeel van de (ontwerp) omgevingsvergunning. Gedurende de termijn van de ter inzage legging kan eenieder een zienswijze indienen. Op basis van de zienswijzen neemt het college van B&W een definitief besluit over het al dan niet afgeven van de omgevingsvergunning. Na verlening van de omgevingsvergunning wordt deze voor de tweede maal voor een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de omgevingsvergunning. Na het verstrijken van deze termijn treedt het besluit in werking.

## Hoofdstuk 6 Ruimtelijke aanvaardbaarheid

Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter afweging voor het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo, waarmee de fietsverbinding, in afwijking van het bestemmingsplan, mogelijk wordt gemaakt. Het vigerende bestemmingsplan voorziet niet in de aanleg en verbreding van het fietspad op deze locatie, omdat op de geldende bestemming 'natuurgebied' van het vigerende bestemmingsplan Birkhoven Bokkeduinen 2008 vastgesteld op 7 april 2009 geen fietspaden mogen worden aangelegd zonder vergunning voor afwijken van het bestemmingsplan. In voorgaande hoofdstukken is de uitbreiding getoetst aan het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid en is onderbouwd dat de voorgenomen fietsverbinding past binnen de genoemde beleidskaders. In hoofdstuk 4 is het voornemen getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten. Binnen deze verschillende thema's is geconcludeerd dat het voornemen, na het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen, geen negatieve effecten heeft.

Het verlenen van een omgevingsvergunning voor het aanleggen van de voorgenomen fietsverbinding is, gelet op het voor staande, niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.



**Arcadis Nederland B.V.**

**[www.arcadis.com](http://www.arcadis.com)**

## **Zienswijzenota**

Doorfietsroute Amersfoort-Utrecht wegvak 56 en 57

## **Inhoudsopgave**

### **1. Inleiding**

1.1. Status zienswijzennota

1.2. Procedure

1.3. Ingekomen Zienswijzen

### **2. Zienswijzen: ontvankelijkheid, samenvatting, beoordeling en conclusie**

2.1. Zienswijze van Natuur en Milieufederatie Utrecht & Utrechts landschap

### **3. Consequenties**

## **1. Inleiding**

### **1.1. Status zienswijzennota**

De zienswijzennota behoort bij het besluit over de verklaring van geen bedenkingen en de omgevingsvergunning t.b.v. de Doorfietsroute Utrecht-Amersfoort vak 56 en 57. De zienswijzennota bestaat uit drie hoofdstukken. Hoofdstuk 1 gaat over de ingekomen zienswijzen en de verdere procedure van het besluit. In hoofdstuk 2 is aangegeven of de zienswijzen ontvankelijk zijn en of er aanleiding is tot aanpassing van de stukken behorend bij de definitieve verklaring van geen bedenkingen. In hoofdstuk 3 is aangegeven of de zienswijze consequenties heeft voor de verlening van de omgevingsvergunning.

### **1.2. Procedure verklaring van geen bedenkingen**

De procedure voor het verlenen van een verklaring van geen bedenkingen in het kader van een omgevingsvergunning is geregeld in artikel 2.27 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De aanvraag om een omgevingsvergunning wordt onderbouwd met een goede ruimtelijke onderbouwing (2.12, lid 1, sub a, onder 3 Wabo). Bovendien is de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard uitgebreide voorbereidingsprocedure.

#### Zienswijzenronde

De ontwerpverklaring van geen bedenkingen en de ontwerp-omgevingsvergunning hebben na publicatie in Amersfoort Nu met ingang van 8 juni 2023 tot en met 19 juli 2023 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon iedereen schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen.

#### Vaststelling

Na de zienswijzenronde beslist de gemeenteraad over de verklaring van geen bedenkingen. De gemeenteraad weegt hierbij de ontvangen zienswijzen mee. Nadat de gemeenteraad is overgegaan tot verlening van de verklaring van geen bedenkingen wordt de omgevingsvergunning verleend.

#### Beroep

De omgevingsvergunning treedt in werking na de beroepstermijn. Tegen het besluit tot omgevingsvergunning kan beroep worden ingesteld bij de rechtbank Utrecht. Tegen een afgegeven verklaring van geen bedenkingen is geen afzonderlijk beroep (of bezwaar) mogelijk.

### **1.3. Ingekomen zienswijze**

#### *Schriftelijke zienswijzen*

Natuur en milieufederatie Utrecht, Postbus 4000.

#### *Mondelinge zienswijzen*

Er zijn geen mondelinge zienswijzen ingediend.

## **2. Zienswijzen: ontvankelijkheid, samenvatting, beoordeling en conclusie**

Hieronder is de zienswijze samengevat en van een beoordeling voorzien. In de conclusie is aangegeven of, en zo ja, welke wijzigingen in het besluit worden doorgevoerd naar aanleiding van de ingediende zienswijze.

### **2.1. Natuur en milieufederatie Utrecht**

Indiener vermeldt in zijn zienswijze dat in het onderhavig plan het 'groot openbaar belang' onvoldoende is onderbouwd (1). Ook is hij van mening dat onvoldoende aangetoond dat alternatieve tracés (zoals ten zuiden van het spoor of via de Dierentuin) niet mogelijk zijn (2). Tot slot concludeert de indiener dat de 'aard, locatie en geschiktheid van de compensatie [ van bomen ] niet expliciet is vermeld in de toelichting, maar alleen in de bijlage (3).

#### Reactie gemeente:

Vanuit de provinciale interim verordening is aangegeven dat ingrepen binnen het aangewezen NNN-gebied uitsluitend onder strikte voorwaarden mogen plaatsvinden.

Een van de voorwaarden is dat er sprake moet zijn van 'groot openbaar belang'. De toelichting op dit artikel geeft het volgende aan over het groot openbaar belang

“ruimtelijke ontwikkelingen in verband met groot openbaar belang. Met groot openbaar belang worden maatschappelijke belangen en geen individuele belangen bedoeld. Het groot openbaar belang staat altijd in verhouding tot de aantasting. Wanneer de aantasting groter is, moet dus ook het belang groter zijn. Alleen ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor geen reële alternatieven aanwezig zijn die het NNN niet of minder aantasten, vallen dus onder deze uitzondering. Het alternatievenonderzoek is een breed onderzoek naar zowel alternatieve oplossingen voor de gewenste ontwikkeling als onderzoek naar alternatieve locaties onder valt. Door middel van een locatieonderzoek moet aangetoond worden op welke manier onderzoek is gedaan, hoe groot de ontwikkeling is, welke andere locaties zijn onderzocht, waarom deze geen reëel alternatief vormen, of en hoe is gezocht naar een zo klein mogelijk ruimtelijk beslag en een zo klein mogelijke aantasting van de natuurwaarden, of en hoe is gezocht naar een slimme terreininrichting en hoe de initiatiefnemer natuur en landschap voldoende mee ontwikkelt.”

In het geval van de doorfietsroute gaat het om de aanpassing van een reeds bestaand fietspad in een tracé dat loopt van Amersfoort naar Utrecht.

De provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort vinden de doorfietsroute Amersfoort Utrecht van groot maatschappelijk belang. Door de groei van bevolking en bedrijvigheid in de provincie loopt het verkeer vast zonder uitbreiding van de infrastructuur. Inzetten op de fiets en daarvoor betere infrastructuur aanleggen heeft de voorkeur boven autoinfra aangezien de fiets duurzamer en kostenefficiënter is. De huidige fietsinfra loopt echter ook tegen zijn grenzen. In het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 van de provincie is de doorfietsroute Amersfoort Utrecht als een van de prioritaire doorfietsroutes met een indicatieve ligging langs het spoor opgenomen. In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 van de provincie is opgenomen dat de doorfietsroutes bijdragen aan het stimuleren van het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer, en daarmee aan de bereikbaarheid van de regio, een gezonde leefomgeving en natuurbelangen. Deze maatschappelijke belangen zijn ook opgenomen in de bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst

tussen de provincie Utrecht en de gemeenten Amersfoort, Soest, Zeist, De Bilt en Utrecht van 27 mei 2020, waarmee het tracé en voorlopig ontwerp werd vastgesteld.

Daarnaast is er een varianten studie uitgevoerd. Deze studie zal bij de stukken worden gevoegd en daarmee onderdeel worden van de onderbouwing.

Deze studie laat zien dat de volgende varianten zijn onderzocht:

Voor de realisatie van het deel van de route op het grondgebied van de gemeenten Amersfoort en Soest en voor delen van de route op het grondgebied van de gemeente De Bilt hebben deze gemeenten tevens op 27 mei 2020 een realisatieovereenkomst met de provincie gesloten, waarmee de provincie volmacht, mandaat en machtiging heeft namens de gemeente het werk voor de route aan te besteden.

De keuze voor het tracé van de snelfietsroute Amersfoort-Utrecht via het Monnikenboschpad is via een aantal trechterende stappen gemaakt:

- Op het niveau van de volledige route.
- Op het niveau van de tracering van de route tussen Soestduinen en Amersfoort.
- Op het niveau van de tracering van de route in het gedeelte tussen het Dierenpark Amersfoort en de spoorlijn.

#### Volledige route

Voor een doorfietsroute zijn de volgende hoofdeisen van belang (CROW Inspiratieboek snelle fietsroutes, 2014):

- Er is sprake van een samenhangende route;
- Het gaat om een directe verbinding, zo min mogelijk omrijden;
- De route is aantrekkelijk;
- De route is veilig;
- De route is comfortabel.

Deze hoofdeisen zijn toegepast bij de keuze voor een snelfietsroute tussen het centrum van Amersfoort en het centrum van Utrecht. Het centrum van Amersfoort is daarbij opgevat als het centraal station van Amersfoort. Als centrum van Utrecht is aangehouden de kruising Wittevrouwensingel-Kleine Singel op oostelijke singel rond de oude binnenstad.

Om die reden zijn 2 hoofdroutes onderzocht te weten langs de N237 en de route dicht langs het spoor.

De route langs de N237 viel af onder andere omdat deze niet aantrekkelijk is (langs een drukke autoweg, uitstoot, lawaai) en een groot aantal verkeerslichten telt met zeker in de spitsperioden oncomfortabel gemiddeld lange wachttijden voor fietsers.

Samenvattend betekent deze route parallel aan het spoor, over bestaande fietspaden en wegen, een

nieuwe doorfietsverbinding die op een snelle, directe, comfortabele, gezonde en verkeersveilige wijze de plaatsen Utrecht, Bilthoven, De Bilt, Den Dolder, Soestduinen en Amersfoort met elkaar verbindt. De route is tussen Den Dolder en Amersfoort vrijwel autoluw en voert grotendeels door het bos en kent alleen in Bilthoven, De Bilt en Utrecht een aantal verkeerslichten.

#### Route Soestduinen- Amersfoort

Hier zijn drie varianten onderzocht ten zuiden van het spoor, ten noorden van het spoor laatste deel tussen spoor en Dierenpark, Noordelijk van het spoor, laatste deel noordelijk van het Dierenpark (echt om het dierenpark heen)

De conclusie was: er zijn zuidelijk van het spoor geen realistische mogelijkheden. Een variant noordelijk van het Dierenpark wordt niet toegestaan door de grondeigenaar Utrechts Landschap en zou ook aanzienlijk omrijden betekenen. Dat maakt dit ook geen realistische variant. De variant noordelijk langs het spoor met het laatste deel tussen spoor en Dierenpark betreft een bestaand fietspad en sluit het beste aan op de uitgangspunten en doelstelling van de snelfietsroute. De grondeigenaar Dierenpark staat open voor voorstellen. Deze route is de enige functionele en realistische mogelijkheid. Eventuele impact op het natuurgebied is hiermee onvermijdelijk. Er zijn geen alternatieve tracés zijn er op dit niveau.

#### Route tussen het spoor en het Dierenpark in

In eerste instantie zijn de volgende twee mogelijkheden besproken:

1. het verbreden van het bestaande fietspad.
2. een nieuwe route zo dicht mogelijk parallel aan het spoor.

Deze 2 varianten zijn beoordeeld op aspecten als grondeigendom, belangrijke stakeholders, bestemmingsplan, verkeerskundige aspecten, bomen, ecologie (natuurwaarde, flora & fauna; zie bijlage voor afbeeldingen natuurwaarden), kabels en leidingen, kosten en overige aspecten. In het bijgevoegde onderzoek lees

En uiteindelijk is een 3<sup>e</sup> variant ontwikkeld en dat is de variant die in de voorliggende stukken is opgenomen en uitgewerkt. Samenvattend heeft, zonder restricties op grondeigendom, variant 1 (het verbreden van het bestaande fietspad) de minste impact op natuur. Mét inachtneming van medewerking van grondeigenaar Dierenpark, een absolute voorwaarde, heeft variant 3 (combinatie verbreding en nieuw tracé) de minste impact. Hierin zijn vanuit een maximale inspanning op natuurbehoud de voordelen van de varianten 1 en 2 zo goed mogelijk gecombineerd. Deze variant loopt ook over het eigendom van het Dierenpark Amersfoort. Echter met deze variant kan het DPA in stemmen en is er een overeenkomst gesloten tussen gemeente en DPA.

Wat van essentieel belang is, is dat het fietspad versmald wordt aangelegd ten opzichte van de gewenste breedte van 4,5 meter. Het fietspad wordt 3,5 meter. Deze keuze is gemaakt om zoveel mogelijk bomen te sparen en er is nadrukkelijk gekozen om geen verlichting aan te brengen vanwege de natuur.

Vanuit het maatschappelijk- en beleidsbelang van de doorfietsroute en de bijbehorende doelstellingen ten aanzien van onder andere mobiliteit en leefbaarheid, is gekozen deze variant bestuurlijk vast te leggen en verder uit te werken als onderdeel van de doorfietsroute Utrecht Amersfoort (Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en Realisatieovereenkomst (ROK) mei 2020, GS-besluit juli 2020).

Uit dit onderzoek blijkt dat er een zorgvuldig uitgevoerde varianten studie heeft plaatsgevonden die de conclusie kan dragen dat de voorliggende variant de enige mogelijkheid is.

#### Natuurcompensatie natuur en bomen

In de bijgevoegde NNN toetsen en bea's wordt inhoudelijk op de gevolgen van de aanleg van het fietspad, welke natuur wordt aangetast en in welke mate dit gecompenseerd dient te worden en waar dat zal plaatsvinden en welke voorwaarden hieraan worden gesteld. In de bedoelde memo is dat nog een keer extra geduid in oppervlaktes en moet worden gezien als aanvulling op de genoemde stukken. Er is ook een besluit genomen dat de compensatie plaatsvindt in de Melksteeg

En dit was als volgt opgenomen in het raadsvoorstel:

*Het verbreden van het fietspad brengt met zich mee dat er bomen gekapt moeten worden. In wegvak 56 zijn dat ongeveer 312 bomen en in wegvak 57 zijn er ongeveer 6 bomen niet te behouden en van 4 bomen twijfelachtig of ze behouden kunnen worden. Een deel ervan zal in het NNN gecompenseerd moeten worden. Op 12 april 2022 is een collegebesluit genomen om de compensatieopgave van NNN op te nemen in de provinciale bomencompensatiebank. De begrenzing van het te compenseren gebied als nieuw NNNgebied is officieel vastgelegd in artikel 3 lid 3 van de conceptovereenkomst van de doorfietsroute. Met dit besluit is de NNN-compensatie geborgd en kan het plan planologisch mogelijk worden gemaakt en is passend binnen de provinciale regels zoals de interim omgevingsverordening. Wegvak 57 was opgenomen binnen de kaders van de voormalige westelijke ontsluiting. Hierdoor is de voorziene bomenkap in dit deel van het traject al meegenomen in de compensatie van de westelijke ontsluiting. Hiermee is aan compensatieopgave voldaan. De compensatie zal plaatsvinden in de Melksteeg in Soest. De te compenseren oppervlakten NNN zijn berekend aan de hand van de compensatieformule zoals vermeld in de Interim Omgevingsverordening van de Provincie Utrecht. Het bestaande te kappen bos is ingedeeld in categorie 3 beheertype, ervan uitgaande dat het bestaande bos 50 tot 100 jaar oud is. De totale compensatieopgave is hiermee vastgesteld op 0.552 ha. Tijdens de werkzaamheden worden de adviezen uit de BEA opgevolgd met betrekking tot de bescherming van de aanwezige bomen. Deze voorwaarden zijn ook opgenomen in het contract met de uitvoerder van het project.*

Hiermee is voldoende gemotiveerd en aangetoond dat aan de voorwaarden voor compensatie wordt voldaan om medewerking te verlenen aan dit project.

### **3. Consequenties**

Met de voorliggende beantwoording zijn de genoemde stukken nader geduid en aangevuld. De zienswijze wordt gegrond verklaard en leidt tot aanvulling van de motivering. De gemeenteraad wordt voorgesteld om de definitieve verklaring af te geven met in achtneming van hetgeen in deze nota is opgenomen zodat de omgevingsvergunning kan worden verleend.

# Tracéafweging Monnikenboschpad SFR UA

Datum: 17-02-2022

Betreft: een notitie waarin de overwegingen bij de tracékeuze voor het deel Monnikenboschpad te Amersfoort (wegvak 56), onderdeel van de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort, besproken worden. Deze notitie is de onderbouwing voor het gekozen tracé voor de snelfietsroute Amersfoort-Utrecht, zoals voorgeschreven door de Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht (met name artikel 6.3).

## Inleiding: gewenste ruimtelijke ontwikkeling vanwege groot maatschappelijk belang

Al in 2015 geeft de provincie Utrecht in het coalitieakkoord voor de periode 2015-2019 aan dat zij een netwerk van provinciale doorfietsroutes wil realiseren en daartoe het voortouw neemt (Coalitieakkoord 2015-2019 In Verbinding p. 15). Deze maatschappelijke wenselijkheid wordt ook naar voren gebracht in het daaropvolgende coalitieakkoord voor de periode 2019-2023 Nieuwe energie voor Utrecht. In het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 van de provincie Utrecht wordt aangegeven dat samen met de betrokken gemeenten de provincie kansrijkheid van snelfietsroutes gaat verkennen. Een snelfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort is aangemerkt als één van de prioritaire snelfietsroutes. Op het kaartje op pagina 31 van het Mobiliteitsprogramma is de indicatieve ligging van deze snelfietsroute aangeduid: min of meer parallel aan het spoor (en nadrukkelijk een stuk noordelijker dan de provinciale weg N237).

In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 is het Mobiliteitsprogramma verder uitgewerkt en is aangegeven dat de Provincie Utrecht werkt aan de realisatie van 7 prioritaire snelfietsroutes. De routes dragen bij aan het stimuleren van het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer, en daarmee aan de bereikbaarheid van de regio, een gezonde leefomgeving en natuurbelangen. De routes zijn directe verbindingen tussen woon-werklocaties, scholen en knooppunten. Bestaande fietsroutes worden met een kwaliteitsverbetering opgewaardeerd naar de eisen van een snelfietsroute. Denk hierbij aan brede, comfortabele fietspaden en (fiets)straten waar fietsers zo min mogelijk oponthoud ondervinden. Gemeente en provincie maken de ontwerpen gezamenlijk en betrekken daarbij omwonenden en belanghebbenden.

Voor de snelfietsroute Amersfoort-Utrecht hebben de provincie en de gemeenten Amersfoort, Soest, Zeist, De Bilt en Utrecht op 27 mei 2020 een samenwerkingsovereenkomst gesloten, waarmee het tracé en het voorlopig ontwerp vastgesteld is. Voor de realisatie van het deel van de route op het grondgebied van de gemeenten Amersfoort en Soest en voor delen van de route op het grondgebied van de gemeente De Bilt hebben deze gemeenten tevens een realisatieovereenkomst met de provincie gesloten, waarmee de provincie volmacht, mandaat en machtiging heeft namens de gemeente het werk voor de route aan te besteden.

De keuze voor het tracé van de snelfietsroute Amersfoort-Utrecht via het Monnikenboschpad is via een aantal trechterende stappen gemaakt:

- Op het niveau van de volledige route.
- Op het niveau van de tracering van de route tussen Soestduinen en Amersfoort.
- Op het niveau van de tracering van de route in het gedeelte tussen het Dierenpark Amersfoort en de spoorlijn.

De overwegingen bij elke stap worden hierna achtereenvolgens besproken.

## Overwegingen op het niveau van de volledige route

Voor een snelfietsroute zijn de volgende hoofdeisen van belang (*CROW Inspiratieboek snelle fietsroutes, 2014*):

- Er is sprake van een **samenhangende** route;
- Het gaat om een **directe** verbinding, zo min mogelijk omrijden;
- De route is **aantrekkelijk**;
- De route is **veilig**;
- De route is **comfortabel**.

Deze hoofdeisen zijn toegepast bij de keuze voor een snelfietsroute tussen het centrum van Amersfoort en het centrum van Utrecht. Het centrum van Amersfoort is daarbij opgevat als het centraal station van Amersfoort. Als centrum van Utrecht is aangehouden de kruising Wittevrouwensingel-Kleine Singel op oostelijke singel rond de oude binnenstad.

De afstand tussen Utrecht centrum en Amersfoort centrum is ca. 20 km. Als tussenliggend tracé worden twee mogelijkheden gezien om de kwaliteit van bestaande fietsroutes te verbeteren tot snelfietsroute:

1. **Langs de hoofd-autostructuur (N237).** De route is direct (kortste fietsafstand tussen de steden), maar is niet aantrekkelijk en telt een groot aantal verkeerslichten met zeker in de spitsperiodes oncomfortabel gemiddeld lange wachttijden voor fietsers. Op deze zwaar belaste kruisingen is weinig ruimte voor het anders afstellen van de verkeersregeling zonder ingrijpende consequenties voor de verkeerscirculatie van het gemotoriseerd verkeer. Het aanleggen van (meerdere) ongelijkvloerse kruisingen zou een oplossing kunnen zijn, maar is niet realistisch gezien het aantal kruisingen waar dit wenselijk zou zijn en de hiervoor benodigde investeringen.
2. **Zo veel mogelijk langs de spoorlijn.** De route is direct en verbindt tevens de tussenliggende kernen Bilthoven, De Bilt, Den Dolder en Soestduinen. De route voert voor een groot deel door bos, is autoluw en kent een beperkt aantal verkeerslichten. Dit is beduidend aantrekkelijker en comfortabeler als het gaat om het zonder veel oponthoud kunnen doorfietsen.

In deze fase van het project is vooral gezocht naar een tracé dat het meeste potentieel heeft voor fietsgebruik, omdat het maatschappelijk belang van de bijdrage aan de mobiliteitsproblematiek in de regio het uitgangspunt voor het project was. Bijkomend effect van de stimulans van fietsgebruik is het algemene positieve effect op natuur, en ook daarmee het maatschappelijk en regionaal belang dient. Om het potentieel fietsgebruik van een route te kunnen bepalen is gebruik gemaakt van het fietsmodel Brutus. Deze modelberekeningen lieten zien dat een route zo veel mogelijk langs de spoorlijn een grotere en bredere gebruikersgroep bereikt dan een route langs de N237. Een route zo veel mogelijk langs het spoor heeft namelijk betekenis voor woon-werkverkeer op de fiets over de gehele route én delen van de route tussen de woonkernen die door de route wordt aangedaan. Daarnaast profiteert in de woonkernen ook het lokale fietsverkeer (bijv. schooljeugd). Ook voor recreatieve fietsers is deze variant interessanter.

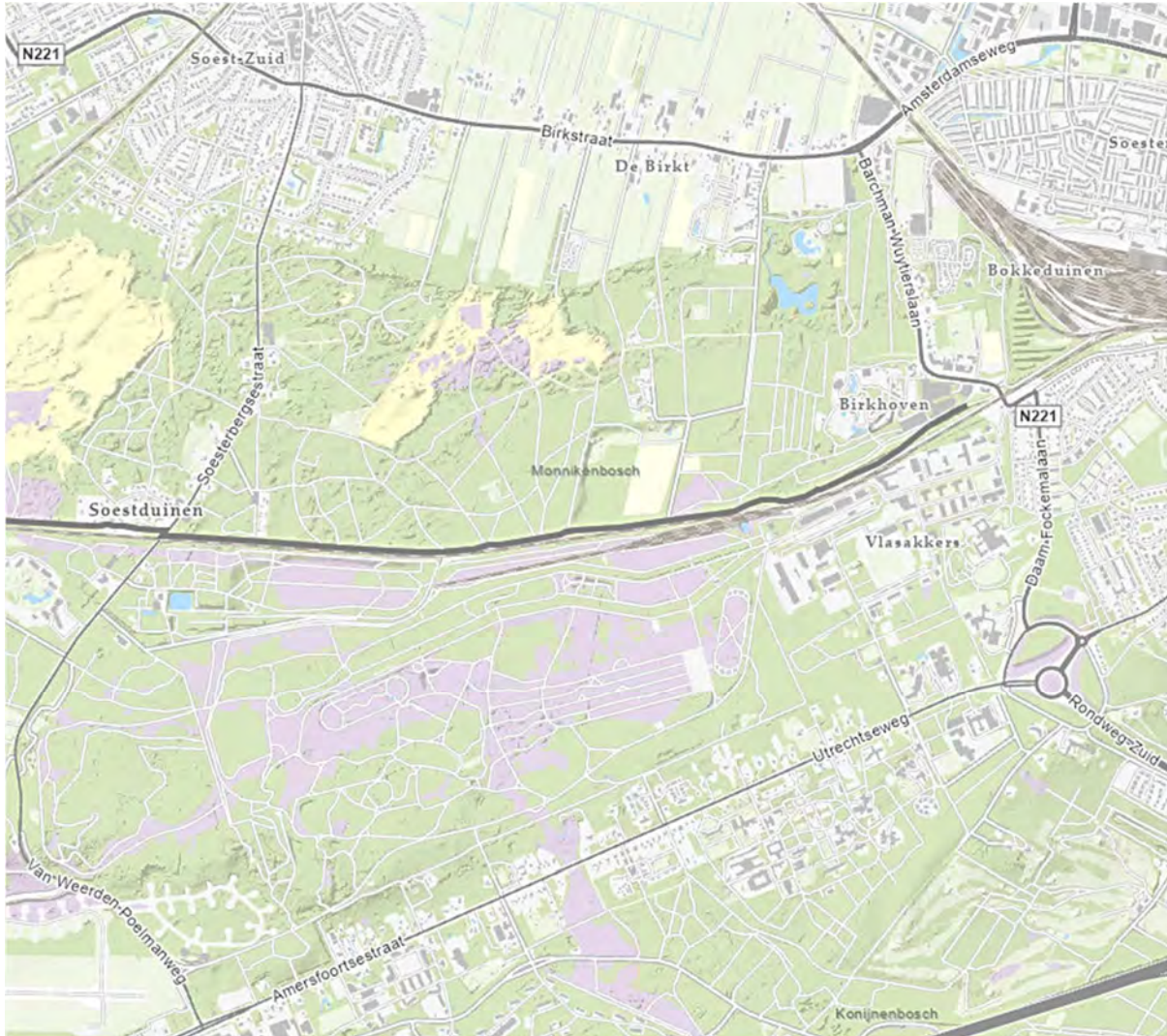
Bovenstaande overwegingen hebben geleid tot de voorkeur voor een snelfietsroute zo veel mogelijk parallel aan de spoorlijn boven een via de fietspaden langs de provinciale weg N237.

De Loenderslootgroep heeft vervolgens in opdracht van de provincie een verkenning uitgevoerd naar de kansrijkheid van een verbinding parallel aan de spoorweg Amersfoort-Utrecht. Hierbij is overleg gevoerd met de aan de route gelegen gemeenten. Daar kwam uit dat tussen Utrecht en De Bilt de route via de Biltse Rading werd geprojecteerd en niet via een nieuw aan te leggen verbinding langs het spoor. Tussen Bilthoven



## Overwegingen op het niveau van de tracering van de route tussen Soestduinen en Amersfoort

Er is gekeken hoe invulling gegeven kan worden aan het Masterplan op dit deel van de route.



Afbeelding: overzichtskartaal van het gebied en routedeel tussen Soestduinen en Amersfoort.



*Afbeelding: detailkaart van het gebied en routedeel t.h.v. Dierenpark en centrum Amersfoort.*

Voor de route tussen Soestduinen en Amersfoort zijn de mogelijkheden als volgt verkend:

1. **Zuidelijk van het spoor.** Het gebied zuidelijk van het spoor betreft het militair oefenterrein Vlasakkers, waar geen openbare fietspaden liggen. Een zuidelijke variant moet geheel om het terrein heen geleid worden: in Soestduinen (kruising N413) of even verderop via het fietstunneltje onder het spoor (Monnikenboschweg/Heezerspoor Oostzijde) wordt de route in zuidelijke richting afgebogen via de Van Weerden Poelmanweg (N413). Het Heezerspoor voert terug naar de N413. Vervolgens kan via de Amersfoortsestraat/Utrechtseweg (N237) de weg vervolgd worden richting Amersfoort. Het voordeel is dat de route niet door NNN-gebied voert. Het nadeel van deze variant is dat de route tot een grote omrijbeweging leidt (afstand ca. 2x zo lang op dit deeltracé) en als onlogisch wordt ervaren (geen directe verbinding vanuit Soestduinen; gevoelsmatig zelfs de verkeerde kant op). Bovendien is dit in strijd met de afweging op het niveau van de volledige route, waarbij expliciet niet gekozen is voor een tracé langs de autohoofdstructuur (N237).
2. **Noordelijk van het spoor, laatste deel tussen spoor en Dierenpark.** Deze variant volgt de bestaande Monnikenboschweg/-pad tussen Soestduinen en Amersfoort. Vanuit de afweging op het niveau van de volledige route is dit tracé langs het spoor, tussen spoor en Dierenpark Amersfoort, uitkomend op de Barchman Wuytierslaan voor de hand liggend. Dit is een directe, bestaande fietsverbinding die voldoet aan alle uitgangspunten om de route op te waarderen naar een snelfietsroute. Deze route is goed aan te sluiten op de voorziene Westelijke Ontsluiting Amersfoort. Het laatste deel langs het Dierenpark betreft een smal fietspad en ligt op grondgebied van het Dierenpark. Bij aanpassing hiervan dient overeenstemming met de grondeigenaar (Dierenpark) bereikt te worden. Het Dierenpark heeft aangegeven open te staan voor voorstellen. Een tweede aandachtspunt hierbij is dat de fietsroute (ook in de huidige situatie) door NNN-gebied loopt en aanpassingen getoetst dienen te worden aan de Wet Natuurbescherming.
3. **Noordelijk van het spoor, laatste deel noordelijk van het Dierenpark** (zie routeschets in bijlage). Deze variant volgt de bestaande Monnikenboschweg en buigt vóór het Dierenpark af in noordelijke richting via de Oude Leusdenweg en Zandlaan. Vanaf de Zandlaan zou de route door Birkhoven via bestaande (smalle, halfverharde) fietspadjes via de Soesterweg naar het centraal station van Amersfoort moeten leiden. Dit gebied is in eigendom van Utrechts Landschap. Utrechts Landschap heeft aangegeven geen toestemming te verlenen omdat het relatief rustige NNN-gebied Birkhoven verder versnipperd en verstoord zou raken. Deze route zou ook niet passen in het bestemmingsplan. Utrecht Landschap gaf aan voorstander te zijn van het tracé parallel aan de spoorlijn, omdat daar al een geasfalteerd fietspad ligt. Ook dit fietspad is (te) smal, maar omdat dit al geasfalteerd is zou verbreding van dit fietspad minder impact op het NNN-gebied hebben dan verbreden en asfalteren van bestaande halfverharde fietspadjes door Birkhoven. Het doel is de centra van Utrecht en Amersfoort te verbinden via een route langs het spoor. Deze variant ten noorden van het dierenpark bovendien zou dan een forse omrijbeweging naar het centrum van Amersfoort betekenen. Verder is de aansluiting op de voorziene Westelijke Ontsluiting in Amersfoort problematisch.

**Samenvattend** zijn er zuidelijk van het spoor geen realistische mogelijkheden. Een variant noordelijk van het Dierenpark wordt niet toegestaan door de grondeigenaar Utrechts Landschap en zou ook aanzienlijk omrijden betekenen. Dat maakt dit ook geen realistische variant. De variant noordelijk langs het spoor met het laatste deel tussen spoor en Dierenpark betreft een bestaand fietspad en sluit het beste aan op de uitgangspunten en doelstelling van de snelfietsroute. De grondeigenaar Dierenpark staat open voor

voorstellen. Deze route is de enige functionele en realistische mogelijkheid. Eventuele impact op het natuurgebied is hiermee onvermijdelijk. Er zijn geen alternatieve tracés zijn er op dit niveau.

## Overwegingen op het niveau van de tracering van de route in het gedeelte tussen het Dierenpark Amersfoort en de spoorlijn

Op dit deel van de route, dus ook het bos tussen spoor en DPA, is Dierenpark Amersfoort (DPA) eigenaar. Het realiseren van de snelfietsroute vereist instemming van DPA. Over het gewenste tracé is meerdere malen met hen overlegd. Hierbij zijn uiteindelijk 3 varianten besproken.

In eerste instantie zijn de volgende twee mogelijkheden besproken:

- 1. het verbreden van het bestaande fietspad.**
- 2. een nieuwe route zo dicht mogelijk parallel aan het spoor.**

Deze zijn beoordeeld op aspecten als grondeigendom, belangrijke stakeholders, bestemmingsplan, verkeerskundige aspecten, bomen, ecologie (natuurwaarde, flora & fauna; zie bijlage voor afbeeldingen natuurwaarden), kabels en leidingen, kosten en overige aspecten (*memo ontwerpatelier Sweco, juni 2019*):

- alle varianten bevinden zich op grondeigendom van het Dierenpark. Deze grondeigenaar heeft de voorkeur voor een variant dicht bij het spoor, met zoveel mogelijk afstand van de huidige parkafscheiding.
- Pro Rail heeft een belang met de veiligheid en bereikbaarheid van het spoor. Een route kan niet volledig pal langs het spoor gelegd worden vanwege de bereikbaarheid voor Pro Rail van het spoor in geval van calamiteiten.
- In het vigerende bestemmingsplan Birkhoven-Bokkeduinen heeft het huidige fietspad de bestemming Verblijfsdoeleinden. Al het gebied daarbuiten heeft de bestemming Natuur. Daarmee is er een kans dat voor verbreding van het bestaande fietspad een verkorte procedure voor een bestemmingsplanwijziging mogelijk is. Voor een route pal langs het spoor ligt dat een uitgebreide procedure voor een bestemmingsplanwijziging meer voor de hand.
- bij een route langs het spoor is sprake van te overbruggen hoogteverschillen over grotere afstand voor de fietser welke minder comfortabel zijn dan bij het huidige pad.
- bij het verbreden van de bestaande route kunnen meer bomen ontzien worden ten opzichte van een nieuwe route pal langs het spoor. In een later stadium is dit ook bevestigd met het uitvoeren van de BER: vanuit boomtechnisch oogpunt is verbreding van het huidige fietspad het meest gunstige scenario (*BER, mei 2020*).
- Bij een route langs het spoor is er in eerste instantie sprake van een groter natuuroppervlak (NNN, oude bosgroeiplaats/-kern) dat verstoord wordt. Per saldo zijn de varianten gelijk, omdat bij een nieuw tracé het bestaande fietspad teruggeven wordt aan de natuur. Daarbij past de kanttekening dat het tijd kost om de natuur te vormen waar het huidige pad verwijderd wordt. Wel is de waarde van het gebied bij variant 2 mogelijk groter omdat op dit smalle stuk met een fietspad pal langs het spoor dan een aaneengesloten gebied overblijft. De verstoring zit dan aan de rand van het NNN en dat lijkt minder bezwaarlijk dan aantastingen in het centrale deel. Verder neemt de kwaliteit van het bestaande bosgebied toe als het een grotere eenheid wordt door verlegging van het fietspad. Ook de ecologische verbinding naar het oosten zoals is voorgesteld door de gemeente Amersfoort is dan kansrijker. In de huidige situatie (en bij variant 1) doorkruist het fietspad het smalle gebied. Tegelijkertijd is het ecoduct tot nu toe tegen het spoor aan geprojecteerd. In de plannen van de westelijke Ontsluiting (WOA) gaat men dus uit van een fietspad dat de ecologische verbinding

doorkruist. Dat zou pleiten voor het, laatste deel van het, fietspad op de huidige locatie. Een andere optie is het aanpassen van de locatie van het ecoduct binnen de verdere uitwerking van de WOA.

- In het gebied is er een kans dat zich hazelwormen bevinden, maar met name nabij de WOA is een strook aangegeven als specifiek leefgebied van de hazelworm. (*Natuurtoets Waardenburg feb 2019*) waar de route minimaal 10 meter van verwijderd moet blijven. Sowieso zal een route langs het spoor welke zich meer in een open strook met bezonning bevindt, aantrekkelijk zijn voor de hazelworm. Dit brengt conflicten met het fietsverkeer met zich mee.
- Behalve de aanwezigheid van hazelwormen is de overgangsstrook van bos naar open gebied (spoor) een biotoop op zich. Deze natuurwaarde gaat verloren bij de variant langs het spoor waarmee een harde afscheiding geïntroduceerd wordt. Dit heeft vanuit natuur niet de voorkeur.

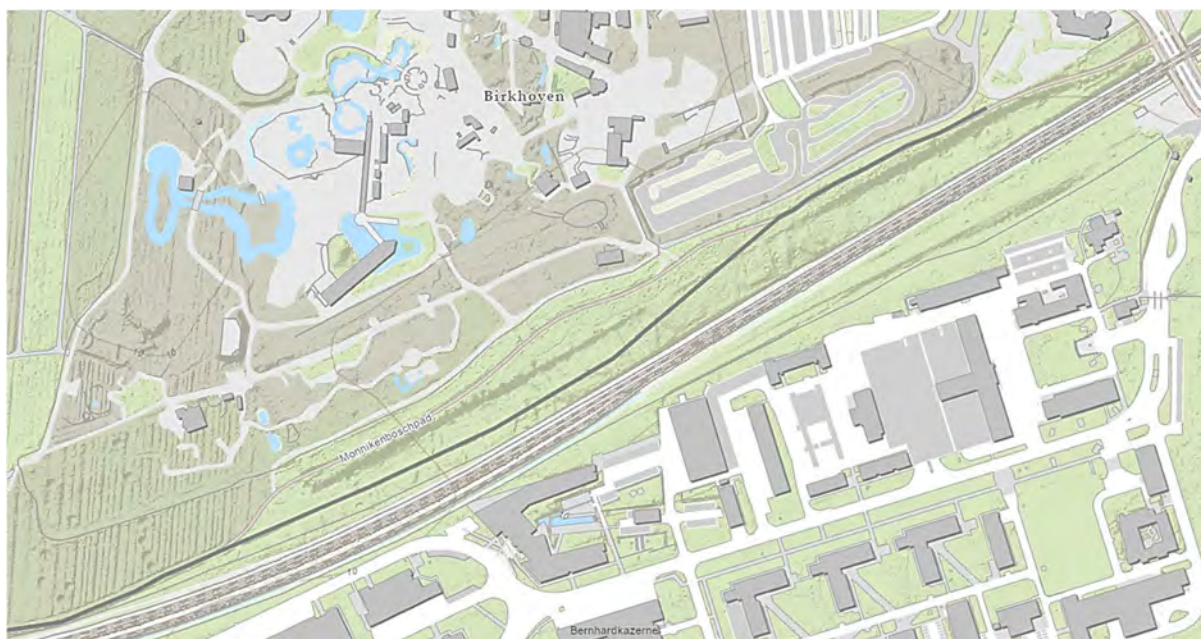
Op basis van bovenstaande overwegingen is een duidelijke voorkeur voor het verbreden van het bestaande pad benoemd en besproken met het Dierenpark. In deze afweging is de impact op natuur een zwaarwegende stem geweest. Het Dierenpark heeft vanuit hun belangen als grondeigenaar aangegeven geen toestemming te verlenen voor deze variant.

Daarop is een derde variant ontwikkeld:

**3. een combineroute met deels verbreding van het bestaande fietspad en deels een nieuw tracé dichterbij het spoor.**

Deze variant gebruikt voor het grootste deel de bestaande fietsroute en buigt voor een deel zuidelijker af richting het spoor. Er wordt enige afstand gehouden van het spoor om rekening te houden met de belangen van Pro Rail en met het leefgebied van de hazelworm. Met de beperkte lengte van het nieuw aan te leggen deel hoeven minder bomen te worden gekapt en wordt bij aanleg minder natuuroppervlak verstoord. Dit is bovendien strategisch gekozen zodat de route minder in de oude boskernen komt te liggen. Een laatste pluspunt is dat bij dit tracé het overbruggen van het hoogteverschil met een acceptabel hellingspercentage gedaan kan worden.

Nadelen zijn vooral te benoemen t.o.v. verbreding van de huidige route. Er kunnen minder bomen worden gespaard en er wordt een groter natuuroppervlak verstoord bij aanleg. Tevens is een bestemmingsplanwijziging met naar verwachting een uitgebreide procedure nodig.



*Afbeelding: combinatieroute met deels verbreding bestaande fietspad en deels nieuw tracé.*

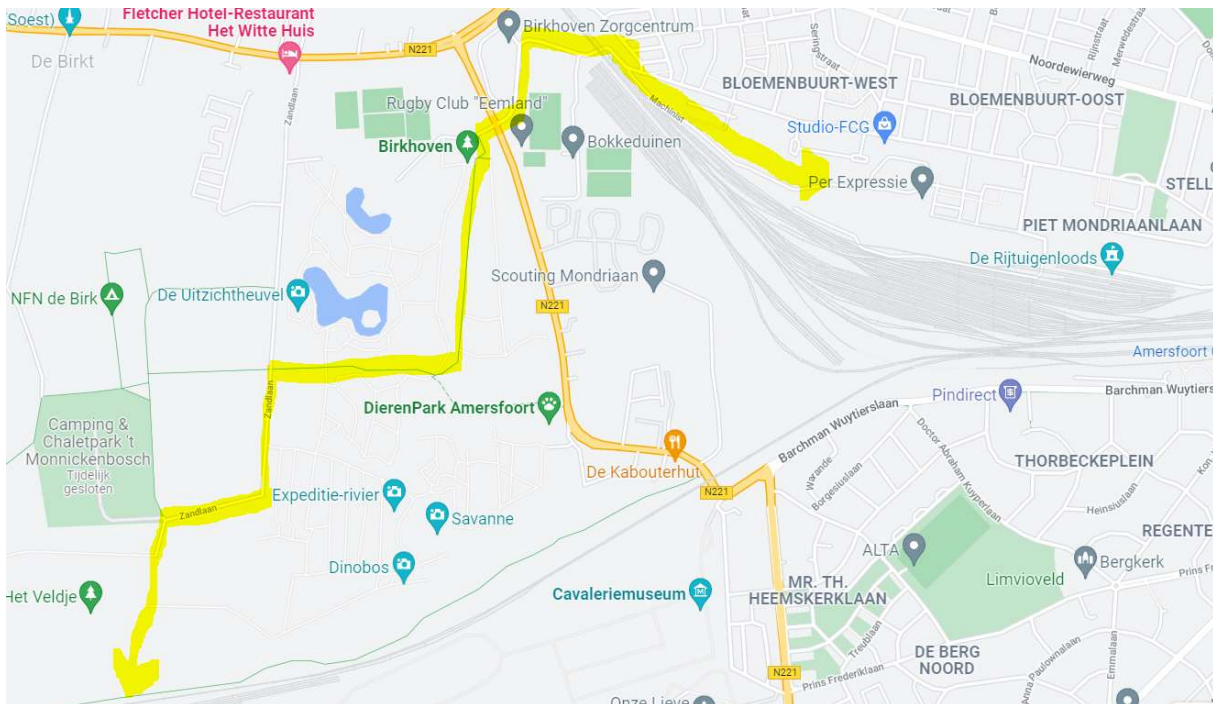
**Samenvattend** heeft, zonder restricties op grondeigendom, variant 1 (het verbreden van het bestaande fietspad) de minste impact op natuur. Mét inachtneming van medewerking van grondeigenaar Dierenpark, een absolute voorwaarde, heeft variant 3 (combinatie verbreding en nieuw tracé) de minste impact. Hierin zijn vanuit een maximale inspanning op natuurbehoud de voordelen van de varianten 1 en 2 zo goed mogelijk gecombineerd.

Vanuit het maatschappelijk- en beleidsbelang de snelfietsroute en de bijbehorende doelstellingen ten aanzien van onder andere mobiliteit en leefbaarheid te realiseren, is gekozen deze variant bestuurlijk vast te leggen en verder uit te werken als onderdeel van de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort (*Samenwerkingsovereenkomst (SOK) en Realisatieovereenkomst (ROK) mei 2020, GS-besluit juli 2020*).

## Bijlage: afbeeldingen natuurwaarden



## Bijlage:



Afbeelding: schets mogelijke route noordelijk van het dierenpark

## Bijlage:

### Artikel 6.3 Interimverordening Omgevingswet pU (nee, tenzij bepaling):

“Niets mag in NNN-gebied, tenzij...”

Uitzonderingen hierop zijn mogelijk voor:

1. ruimtelijke ontwikkelingen in verband met groot openbaar belang. Met groot openbaar belang worden maatschappelijke belangen en geen individuele belangen bedoeld. Het groot openbaar belang staat altijd in verhouding tot de aantasting. Wanneer de aantasting groter is, moet dus ook het belang groter zijn. Alleen ruimtelijke ontwikkelingen waarvoor geen reële alternatieven aanwezig zijn die het NNN niet of minder aantasten, vallen dus onder deze uitzondering. Het alternatievenonderzoek is een breed onderzoek naar zowel alternatieve oplossingen voor de gewenste ontwikkeling als onderzoek naar alternatieve locaties onder valt. Door middel van een locatieonderzoek moet aangetoond worden op welke manier onderzoek is gedaan, hoe groot de ontwikkeling is, welke andere locaties zijn onderzocht, waarom deze geen reëel alternatief vormen, of en hoe is gezocht naar een zo klein mogelijk ruimtelijk beslag en een zo klein mogelijke aantasting van de natuurwaarden, of en hoe is gezocht naar een slimme terreininrichting en hoe de initiatiefnemer natuur en landschap voldoende mee ontwikkelt.
- b. situaties waarbij er sprake is van het ontstaan van meerwaarde (meerwaardebenadering). Deze uitzondering is mogelijk als er op gebiedsniveau binnen tien jaar een meerwaarde voor het NNN kan worden gecreëerd. Het gaat hierbij om een verbetering van de wezenlijke kenmerken en waarden, kwaliteit, oppervlakte en samenhang waarbij aantasting ruim wordt gecompenseerd. Dit betekent voor compensatie van natuurtypen dat er sprake is van een plus bovenop de in [Bijlage 11 Berekenen compensatieopgave ontwikkeling van groot openbaar belang](#) genoemde toeslagen. Deze plus kan een versterking van samenhang en kwaliteit zijn. Onder compensatie verstaan we zowel nieuwe natuur als overige natuurmaatregelen. Om op gebiedsniveau een meerwaarde te kunnen bepalen, wordt een visie op het NNN/natuur opgesteld. Beslaat deze visie een groter gebied dan het bestemmingsplan? Dan maakt deze onderdeel uit van een op te stellen gebiedsvisie. Deze gebiedsvisie omvat in het algemeen meer thema's en ontwikkelingen dan alleen NNN/natuur. Het gebied waar de gebiedsvisie over gaat, wordt vanuit de locatie van de aantasting bepaald aan de hand van de ecologische samenhang van het gebied en de te borgen maatregelen. Bij de samenhang worden in ieder geval de volgende criteria betrokken:
  - de aanwezigheid van zones met bijzondere ecologische kwaliteit (bijzondere samenhang abiotische en biotische kenmerken, goed ontwikkelde systemen, zoals waardevolle oude boskernen);
  - gebieden die bepalend zijn voor de aanen geslotenheid en robuustheid van het NNN;
  - de aanwezigheid van bijzondere soorten;
  - de aanwezigheid van essentiële verbindingen (bijvoorbeeld foerageer- en migratieroutes).
- c. situaties waarbij er sprake is van een beperkte uitbreiding van bestaande ruimtelijke ontwikkelingen. Het NNN mag worden aangetast door ruimtelijk beperkte uitbreiding van bestaande bestemming en een ruimtelijk beperkte toevoeging ten behoeve van de instandhouding van ingesloten functies, als deze aantasting op dezelfde locatie wordt gecompenseerd (zie [Artikel 6.5 Eisen compensatie aantasting natuurnetwerk Nederland](#), lid 3). Indien dit echter niet mogelijk is volstaat het dat de compensatie in de directe nabijheid van de aantasting plaatsvindt. Dit zal dan wel deugdelijk moeten worden onderbouwd. Of een uitbreiding of toevoeging als beperkt wordt gezien is afhankelijk van de situatie. Op basis van [Artikel 6.6 Borging compensatie aantasting natuurnetwerk Nederland](#), lid 2, moet de compensatie vooraf, of gelijktijdig met de realisatie van de activiteit gerealiseerd zijn.