

Omgevingsvergunning

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

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging projectgebied	6
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
Hoofdstuk 2 Voornemen	9
Hoofdstuk 3 Beleidskader	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	18
Hoofdstuk 4 Milieuhygiënische aspecten	20
4.1 Ecologie	20
4.2 Bodem	26
4.3 Archeologie	27
4.4 Water	28
4.5 Landschap	29
4.6 Verkeer	31

Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	33
5.1	Economische uitvoerbaarheid	33
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
Hoofdstuk 6	Ruimtelijke aanvaardbaarheid	35

Toelichting

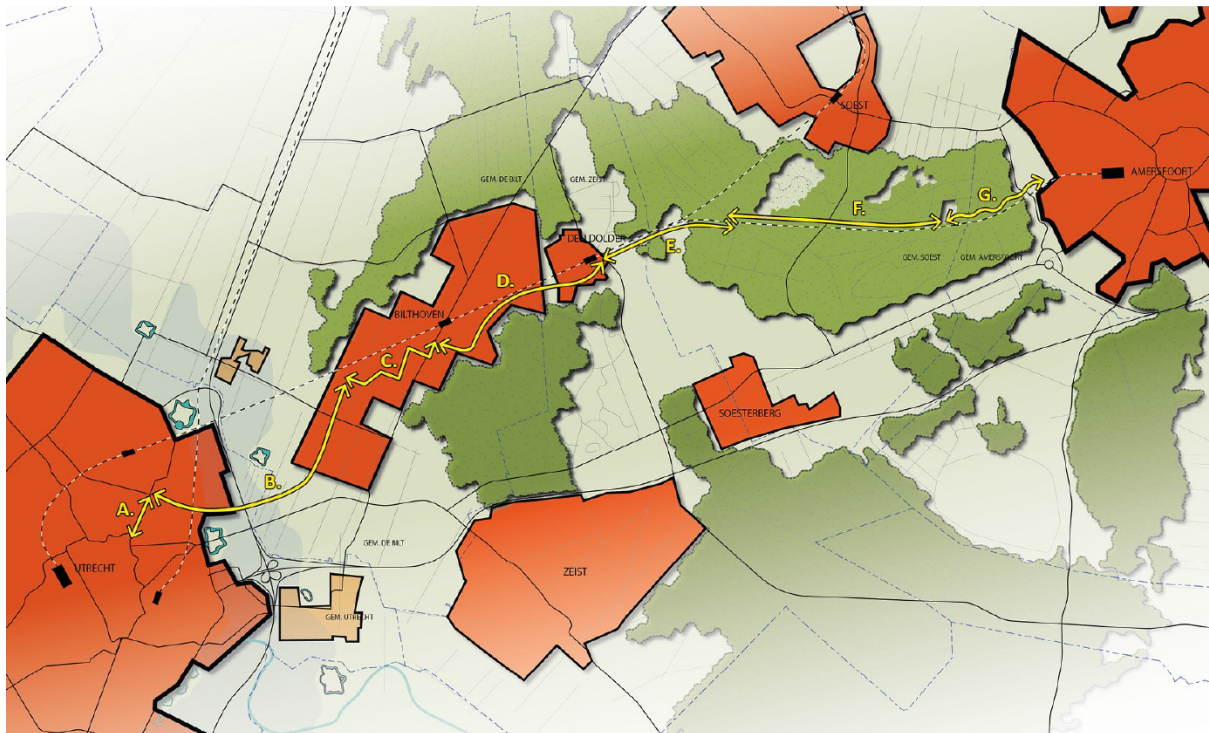
Hoofdstuk 1 Inleiding

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 doorfietsroute '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 doorfietsroute opgenomen in het provinciale Mobiliteitsprogramma 2019-2023, als één van de zeven prioritaire doorfietsroutes in de provincie. Met de doorfietsroute moet het fietscomfort, de doorstroming en de veiligheid voor het fietsverkeer van Utrecht naar Amersfoort worden verbeterd.

Voor de ontwikkeling is een Masterplan opgesteld, doorfietsroute 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 doorfietsroute F28 Utrecht - Amersfoort (Provincie Utrecht)

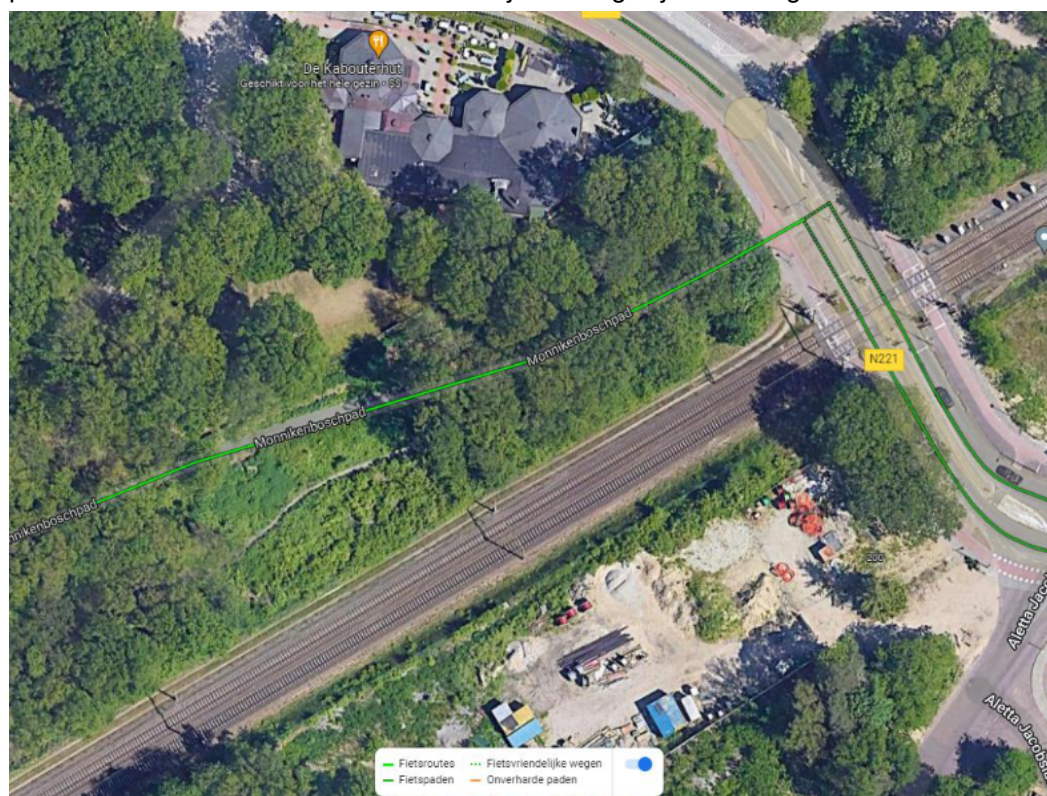
Voorliggend plan beperkt zich tot fietspad vak 57 (in onderdeel G), dat is gelegen in de gemeente

Amersfoort. De fietsroute zou hier in het oorspronkelijke plan aansluiten op de Westelijke Ontsluiting Amersfoort (WOA). Echter vanwege het niet doorgaan van de WOA is dit laatste stuk nu toegevoegd aan de scope van de fietsroute (vak 57). Ook dit gedeelte van het fietspad, net zoals vak 56, past niet binnen het vigerende bestemmingsplan binnen de gemeente Amersfoort. Omdat dit gedeelte van het fietspad pas later aan de scope is toegevoegd, is voor dit gedeelte een apart projectbesluit om af te wijken van het bestemmingsplan opgesteld.

In vak 57 loopt het toekomstige snelfietsroute grotendeels over het bestaande Monnikenboschpad, dat op sommige plaatsen in de huidige situatie soms maar 2 meter breed is. Omdat bij de doorfietsroute wordt gestreefd naar een breedte van 3,5 meter (met tweerichtingsfietsverkeer) voor het fietspad, moet het bestaande pad worden verbreed. Om de fietspadverbreding planologisch mogelijk te maken, is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

1.2 Ligging projectgebied

Het deeltracé G is het laatste gedeelte van de doorfietsroute naar Amersfoort, zoals hierboven beschreven. Het beoogde tracé loopt over het bestaande Monnikenboschpad. Vak 57 bevindt zich tussen vlak 56 en de provinciale weg de N221 (ook wel Barchman Wuytierslaan). Het toekomstige fietspad loopt parallel ten noorden van het spoor en ligt ten zuiden van het Dierenpark Amersfoort en het pannenkoekenhuis De Kabouterhut. Het traject eindigt bij de kruising met de drukke N221.

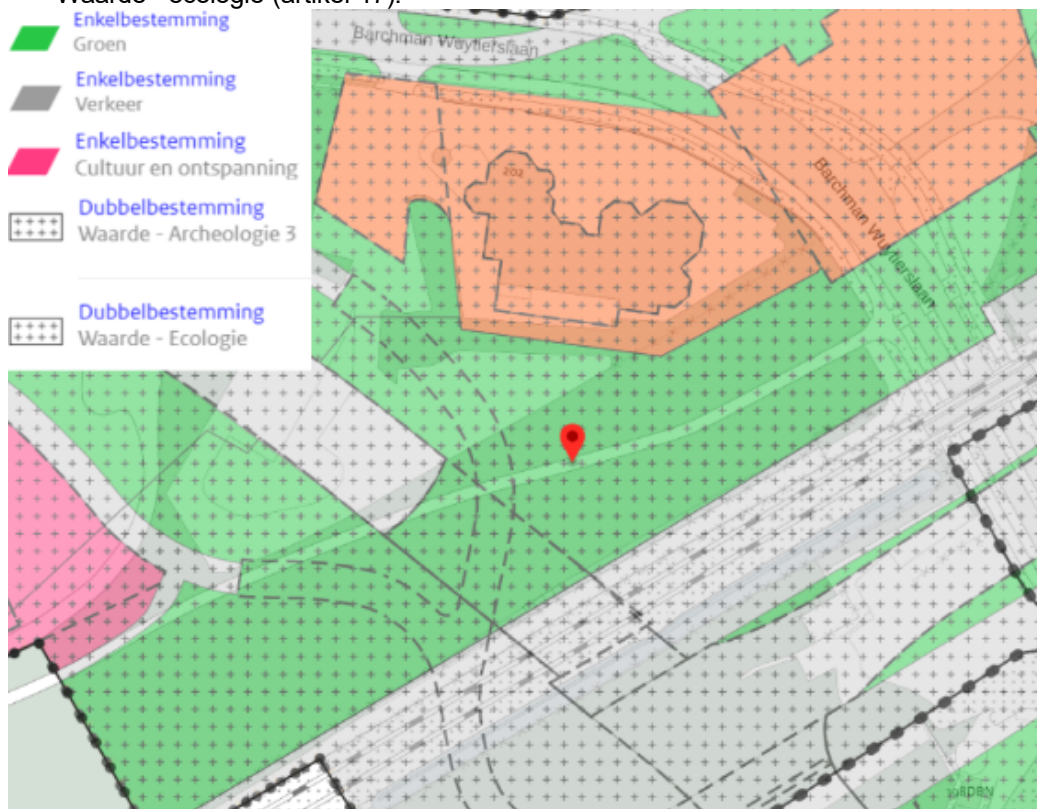


Afbeelding: Uitsnede huidige fietsroute (in groen) welke verbreed gaat worden.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

De voorgenomen verbreding en verlegging van het bestaande pad om een snelfietsverbinding te creëren, voldoet niet aan de geldende bestemming Groen en Verkeer. uit het vigerende 'bestemmingsplan Westelijke ontsluiting' vastgesteld op 11 oktober 2016 (zie onderstaande afbeelding). In het plangebied bevinden zich de volgende (dubbel)bestemmingen en gebiedsaanduidingen:

- Groen (artikel 6);
- Verkeer -verblijfsgebied (artikel 12);
- Waarde –archeologie 3 (artikel 14);
- Waarde –ecologie (artikel 17).



Afbeelding: Uitsnede bestemmingsplan Westelijke ontsluiting (bron: ruimtelijkeplannen.nl).

Onder de bestemming Groen zijn 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 m². 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 m².

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 –



(voorontwerp)

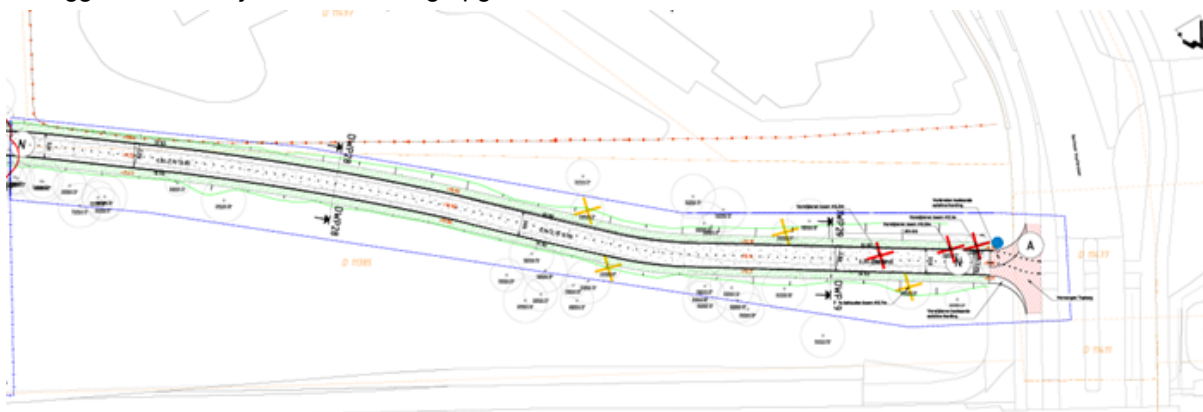
archeologie 3' gelden beperkingen voor grondroerende activiteiten van meer dan 500 m². Voor het aanleggen, verbreden of verharderen van wegen en paden geldt ook dat het is verboden om verhard oppervlak aant te brengen dieper dan 30 cm. Voor voorgenomen ontwikkeling dient daarom een archeologisch onderzoeksrapport te worden opgesteld bij de aan te vragen vergunning.

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.

Hoofdstuk 2 Voornemen

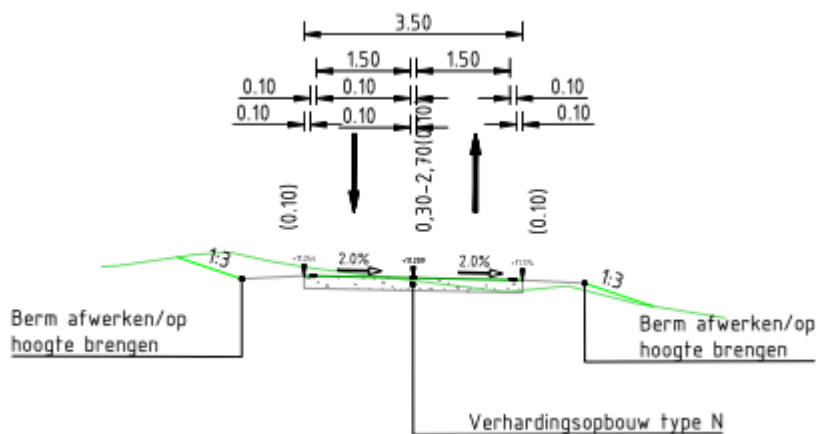
Vanwege het niet doorgaan van de Westelijke Ontsluiting Amersfoort hebben de gemeente Amersfoort en de provincie Utrecht besloten, dat het einde van de fietsroute gewijzigd moet worden. Daarom is de scope voor de fietroute in Amersfoort uitgebreid met vak 57. Dit betreft het bestaande fietspad vanaf wegvak 56 tot aan de Barchman Wuytierslaan.

In vak 57 loopt het toekomstige doorfietsroute grotendeels over het bestaande Monnikenboschpad, dat op sommige plaatsen in de huidige situatie soms maar 2 meter breed is. Omdat bij de doorfietsroute wordt gestreefd naar een breedte van 3,5 meter (met tweerichtingsfietsverkeer) voor het fietspad, moet het bestaande pad worden verbreed. Om de fietspadverbreding planologisch mogelijk te maken, is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.



Figuur: Vak 57 met het te verbreden deel aansluitend op de Barchman Wuytierslaan.

De volledige breedte wegvak 56 wordt verder doorgezet naar wegvak 57 en tot het einde bij de Barchman Wuytierslaan. Binnen deeltracé G wordt niet overal de wens vanuit het masterplan verzilverd om het fietspad te verbreden naar 3,5 meter. De basisbreedte van minimaal 3,00 m wordt overal gehaald. Op het tracé zijn er twee verschillende basisprofielen voor het fietspad, waarbij het fietspad een breedte heeft van 3,5 meter.



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

Zoals aangegeven wordt het pad op plekken verbreed, waar het nu te smal is. In principe zal de verbreding aan weerszijden plaatsvinden. Voor de nieuwe verharding worden de eisen gehanteerd zoals aangegeven in het Masterplan: buiten de bebouwde komen betonverharding en binnen de bebouwde kom rood asfalt. In de gemeente Amersfoort bestaat het fietspad in zijn geheel dus uit betonverharding. Voor werkzaamheden om het pad te verbreden is ruimte nodig. Voor verbreding van betonverharding is circa één meter extra werkruimte aan weerszijden van het vier meter brede pad. In de werkstrook worden de bomen en struiken gekapt.



(voorontwerp)

Langs de doorfietsroute wordt geen nieuwe verlichting geplaatst.

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 ordeningsaspecten 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 4.1.1.

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, natuurvisie 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.

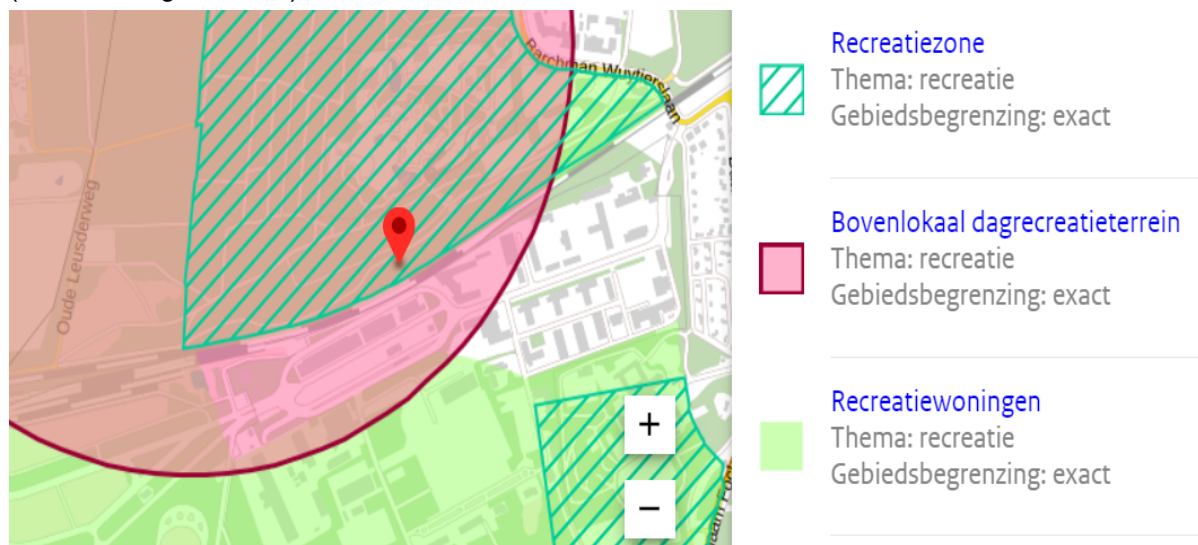
Voor de mogelijkheid tot ontmoeting, ontspanning en beweging door zowel de inwoner als bezoeker is de provincie Utrecht aantrekkelijk. De provincie heeft een rustgevend buitenleven met bossen, stiltegebieden, rivieren, monumenten en een eindeloos polderlandschap, en daarnaast een stedelijk en dorps leven 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, zwembaden 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 doorfietsroutes 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

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

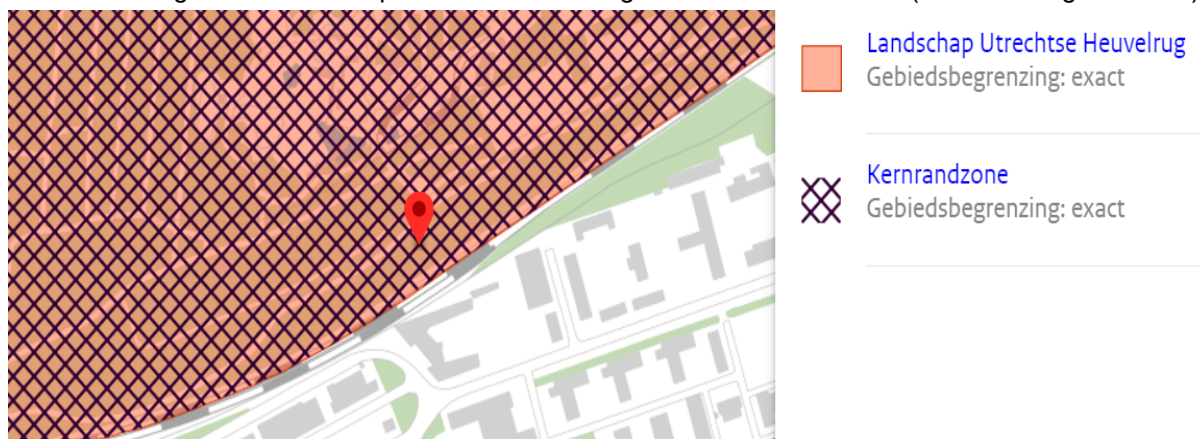
Een aantrekkelijke leefomgeving draagt bij aan het welzijn van mensen. Daarom zet de provincie in op het doorontwikkelen van aantrekkelijke landschappen, het beschermen en benutten van historisch erfgoed en het ondersteunen van een goed cultureel aanbod.

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

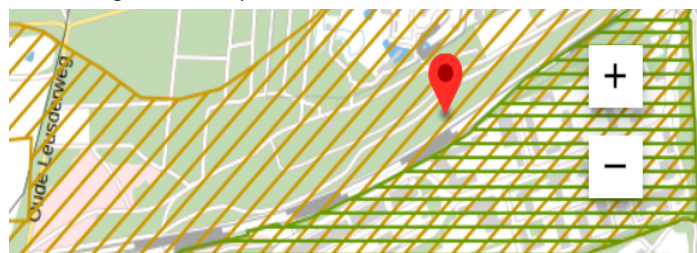
Voor elke ontwikkeling in het landelijk gebied moet aansluiting gevonden worden bij de kernkwaliteiten van het landschap. Voor de open landschappen gelden andere principes dan voor de meer gesloten landschappen. Landschappen vragen om bebouwing die qua maat en schaal passen bij de kernen die in

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

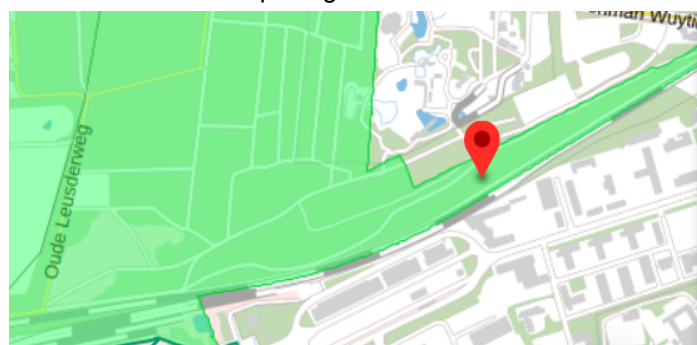
Afbeelding: De CHS-Archeologisch waardevolle zone (bruine arcering) in de omgeving van het fietspad

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 en 4.5. De aanwezige natuurwaarden (NNN) zullen door deze ontwikkeling effecten ondervinden, maar dit wordt gecompenseerd door nieuwe natuur toe te voegen (zie paragraaf 4.1.1).

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 1.3 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 paragraaf 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. Doorfietsroutes richten zich op grotere afstanden van 7,5 tot 15 kilometer.

Doorfietsroutes 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 voorspellers bij eventuele verkeerslichten);
- aantrekkelijkheid (zoveel mogelijk ontvlechten van de autostructuur, sociaal veilig).

Daarnaast wordt een breedte van minimaal 3,5 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 3,5 meter conform de eisen die gesteld zijn aan een doorfietsroute in het VVP.

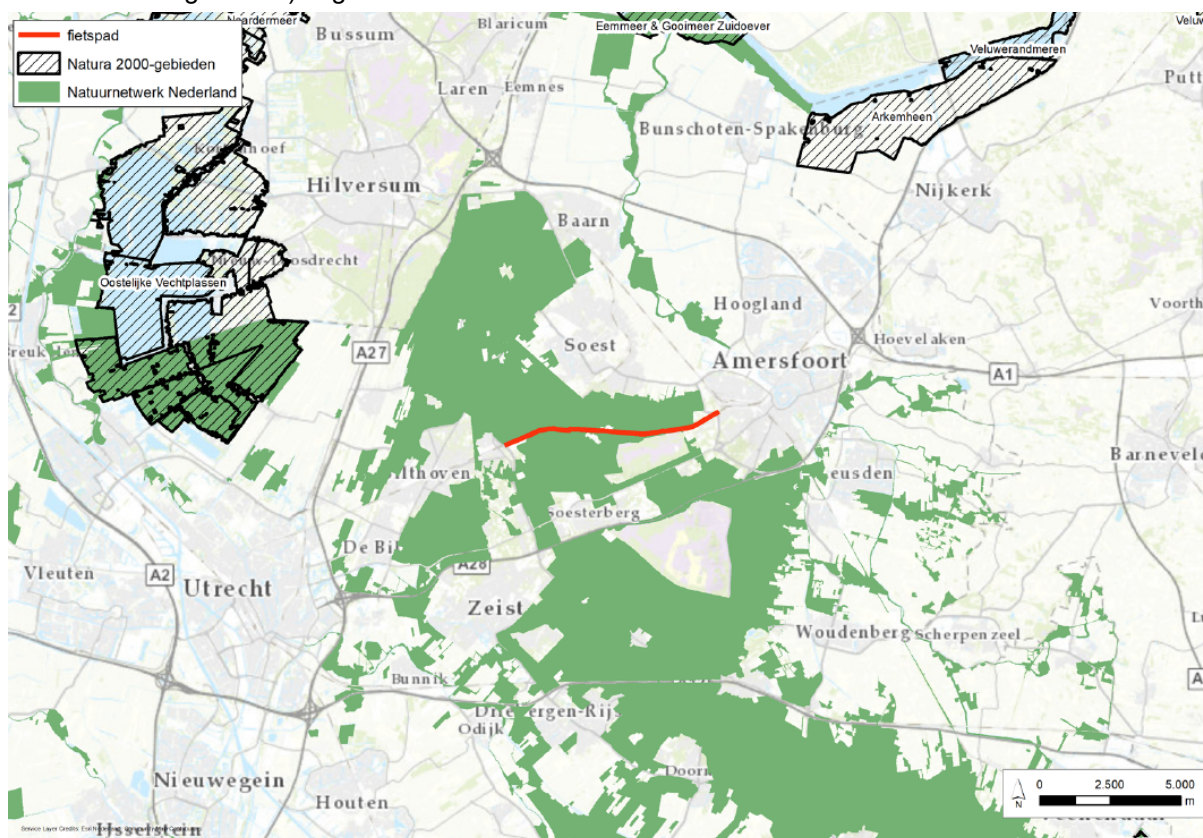
Hoofdstuk 4 Milieuhygiënische aspecten

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

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

PM: stikstofdepositieberekening moet nog plaatsvinden.

NNN-gebieden

Het deeltracé in de gemeente Amersfoort betreft deels het Monnikenboschpad en een deels een nog aan te leggen fietspad. Dit bestaande pad is te smal en moet worden verbreed. Het plangebied voor het fietspad ligt in een Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebied.



Figuur: Ligging van het tracé ten opzichte van NNN. Het groene oppervlak geeft het NNN weer.

Voor wegvak 57 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, 2022) wordt onderzocht in hoeverre de voorgenomen verbreding en aanleg van het fietspad de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN aantast.

Analyse

Het plangebied maakt onderdeel uit van de Utrechtse Heuvelrug (webviewer Provincie Utrecht). In het Natuurbeheerplan 2022 (Provincie Utrecht, 2021) staan een aantal geambieerde beheertypen voor deze regio in de vorm van een ambitietabel op volgorde van prioritering en naar aanleiding van haalbaarheid (prioriteit 1 t/m 3). Voor de Utrechtse heuvelrug gelden de volgende geambieerde beheertypen:

1. N6.04 Vochtige heide, N6.05 Zwakgebufferd ven en N12.05 kruiden- en faunarijke akker (alleen voor botanische doelen op historische akkerlocaties;
1. N06.06 Zuur ven of hoogveenven, 07.01 droge heide, N07.02 zandverstuiving, N10.02 Vochtig hooiland n N11.01 Droog schraalgrasland;

2. N12.02 Kruiden en faunairijk grasland, N14.03 Haagbeuken en essenbos en N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos.

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 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 0.004 ha op de oude boskern bij het verbreden ten behoeve van het nieuwe doorfietspad (zie onderstaand figuur). Deze oude boskern is niet compenseerbaar vanwege de ouderdom en samenstelling van de bodem en de groeiplaats.



Figuur: Ligging wegvak 57 t.o.v. oude boskern binnen het NNN.

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.

In de gebruiksfase wordt geen geluidsverstoring verwacht omdat de toegenomen hoeveelheid fietsers geen extra geluid met zich meebrengen. In de gebruiksfase wordt geen gebruik gemaakt van kunstverlichting zoals lantaarnpalen.

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 0,07 ha 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. Echter wordt de aaneengeslotenheid niet wezenlijk aangetast omdat het gebied niet meer versnipperd raakt: in de huidige situatie is reeds een fietspad aanwezig

Conclusie

Omdat hier geen sprake is van een kleinschalige ontwikkeling/uitbreiding (kleiner of gelijk aan 200m²) 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 0,07 ha 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. 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 0,175 ha. De totale opgave van wegvak 56 en wegvak 57 wordt daarmee: $0.6130 + 0.175 = 0.788$ ha.

De tweede berekening gaat uit van het indelen van oude boskern als beheertype klasse 1 (Tabel 2). Oude boskernen hebben namelijk specifieke waarden die mogelijk worden onderschat in de standaard methodiek. De compensatieopgave hiervoor is 0.28 ha. De totale opgave van wegvak 56 en wegvak 57 wordt daarmee: $0.9808 + 0.28 = 1.2608$ ha.

Tabel: Voorziena (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 ³ (jaar)	Toeslag ontwikkeltijd	Compensatieopgave (ha)
N16.03 Droog bos met productie	0.07	3	0	>200	1.5	0.175

Tabel: Voorziena (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 ² (jaar)	Toeslag ontwikkeltijd	Compensatieopgave (ha)
N16.03 Droog bos met productie	0.07	1	0.6	>200	1.5	0.28

In een collegevoorstel van de gemeente Amersfoort is een besluit genomen om de compensatieopgave van NNN op te nemen in de provinciale bomencompensatiebank 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 (gekleurde 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 Grondslag een verkennend milieukundig bodemonderzoek (zie Bijlage 3) op het Monnikenboschpad te Amersfoort. De onderzoekslocatie betreft het een deel van het Monnikenboschpad te Amersfoort. Het onderzoek heeft betrekking op de aansluiting van het Monnikenboschpad op de Barchman Wuytierslaan en de meest oostelijke 160 meter van het Monnikenboschpad. Het fietspad heeft een breedte van 2,5 meter. Het geasfalteerde oppervlak betreft ca. 425 m². 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, wegvak 57. Het gaat om de laatste 160 meter van de fietsverbinding.

Voorafgaand aan het verhardingsonderzoek is er een vooronderzoek conform de CROW 210 verricht. Vanuit de opdrachtgever waren geen historische gegevens bekend. Daarom is de onderzoekslocatie beschouwd als aangelegd voor 1995.

Resultaat

De asfaltverharding is onderzocht op de aanwezigheid van PAK. Er is geen PAK aangetoond in het asfalt. Van de locatie kan tot 136 ton onderzocht asfalt worden afgevoerd. Al het onderzochte asfalt is geschikt voor warm hergebruik. Ook is er een fundatie aangetroffen bestaande uit menggranulaat. Er is zowel visueel als analytisch geen asbesthoudend materiaal aangetroffen in het menggranulaat.

Het grondonderzoek betreft een indicatieve keuring. In de bovengrond is een lichte verhoging aan kobalt gemeten. Op basis van dit onderzoek kan vrijkomende grond in het werk worden hergebruikt (onder dezelfde condities en zonder tussentijdse bewerking). Als dit niet mogelijk is kan de grond worden afgevoerd naar een groundbank. Als de grond wordt afgevoerd voor hergebruik elders, is (normaliter) eerst een partijkeuring nodig conform het Besluit Bodemkwaliteit.

Conclusie

Op basis van dit verkennend bodemonderzoek worden geen problemen voorzien wat betreft

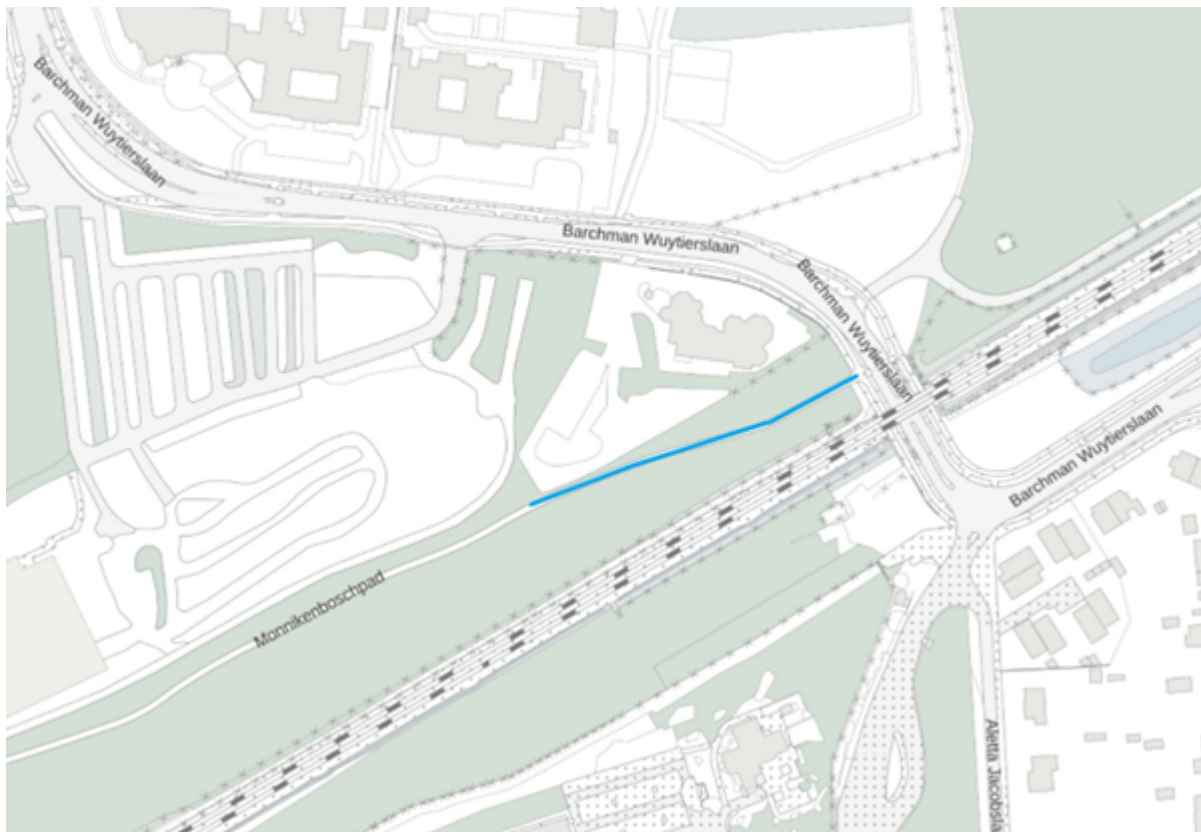
4.3 Archeologie

In 2021 heeft archeologisch bureau Archol bv in opdracht van de Provincie Utrecht een archeologisch bureau- en verkennend booronderzoek (Archol rapport 594) uitgevoerd ten behoeve van de te realiseren doorfietsroute tussen Utrecht en Amersfoort. Deze rapportage is inmiddels afgerond en goedgekeurd door de betreffende bevoegd gezagen. Deze rapportage is inmiddels afgerond en goedgekeurd door de betreffende bevoegd gezagen.

Scope wijziging in Amersfoort

In de gemeente Amersfoort besloeg het onderzoek de omgeving van het Monnikenboschpad. Dit pad ligt in het verlengde van de Monnikenboschweg in Soest, welke grotendeels gelegen is binnen een Archeologisch Rijksmonument. In Amersfoort zou de doorfietsroute (wegvak 56) aansluiten op de toenmalig geplande rondweg Westelijke Ontsluiting.

Inmiddels is duidelijk geworden dat de Westelijke Ontsluiting niet wordt aangelegd. In onderstaand figuur 1 is de gewenste uitbreiding van de scope met het Monnikenboschpad aangegeven (in blauw) tot aan de Barchman Wuytierslaan. Dit betreft wegvak 57.



Figuur: wegvak 57 (in blauw) op de topografische kaart.

Beoogde werkzaamheden

Ter hoogte van wegvak 57 zal het fietspad, net als bij wegvak 56, verbreed worden naar 3,5 m. Het gaat om een tracé van circa 160 m. Het is nog niet bekend aan welke zijde de verbreding van het pad gaat plaats vinden. Vermoedelijk bestaan de werkzaamheden uit het verwijderen van de teerhoudende asfaltlaag en klinkerlaag, het behouden van het gebroken puin en vervolgens het aanbrengen van betonverharding en belijning.

Motivering

Arcadis heeft de Gemeente Amersfoort - bevoegd gezag Archeologie voor het betreffende wegvak - benaderd met de vraag of er aanvullend bureau- en booronderzoek nodig is voor het betreffende wegvak.

Voor de beoordeling hiervan is door de regio-archeoloog van Amersfoort gekeken naar de resultaten van het reeds vastgestelde bureauonderzoek van Archol bv. Het wegvak 57 heeft op basis van het bureauonderzoek een middelmatige archeologische verwachting toebedeeld gekregen (Archol rapport 594 - Archeologische advieskaart blad 6), gelijk aan het gebied direct ten westen van wegvak 57.

De boringen in de direct ten westen gelegen wegvakken, boringen 191 tot en met 194 (Archol rapport 594 - Bijlage 6 Boorbeschrijvingen), tonen een bodem waarvan de bovenste 50cm onder maaiveld bestaat uit opgebrachte grond ten behoeve van de aanleg van het nabijgelegen Dierenpark Amersfoort. Voor de zone ten westen van wegvak 57 werd daarom door Archol bv geen archeologisch vervolgonderzoek geadviseerd.

De bodemomstandigheden in wegvak 57 zijn vermoedelijk vrij identiek aan die in het ten westen / aansluitend gelegen wegvak 56, gelet op de situatie ter plekke en de gegevens van bijvoorbeeld het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN-viewer (arcgisonline.nl)).

Besluit archeologie

Op basis van bovenstaande gegevens heeft de Gemeente Amersfoort besloten dat er geen aanvullend archeologisch bureau- of booronderzoek hoeft plaats te vinden ter hoogte van wegvak 57, indien de beoogde graafwerkzaamheden ter plekke niet dieper gaan dan 50cm onder huidig maaiveld. Indien de beoogde graafwerkzaamheden de diepte van 50cm onder maaiveld wel gaan overschrijden, dient contact gezocht te worden met het Centrum voor Archeologie Amersfoort.

4.4 Water

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 (Bijlage 4). 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 Boxtel. 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 snelfietsroute 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

In de gemeente Amersfoort is geen watercompensatie aan de orde. Het hemelwater kan in de huidige situatie afwateren en infiltreren in de berm. Op basis van de opgehaalde resultaten en de KES-overleggen zijn afspraken gemaakt over het omgaan met hemelwaterafvoer. 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.

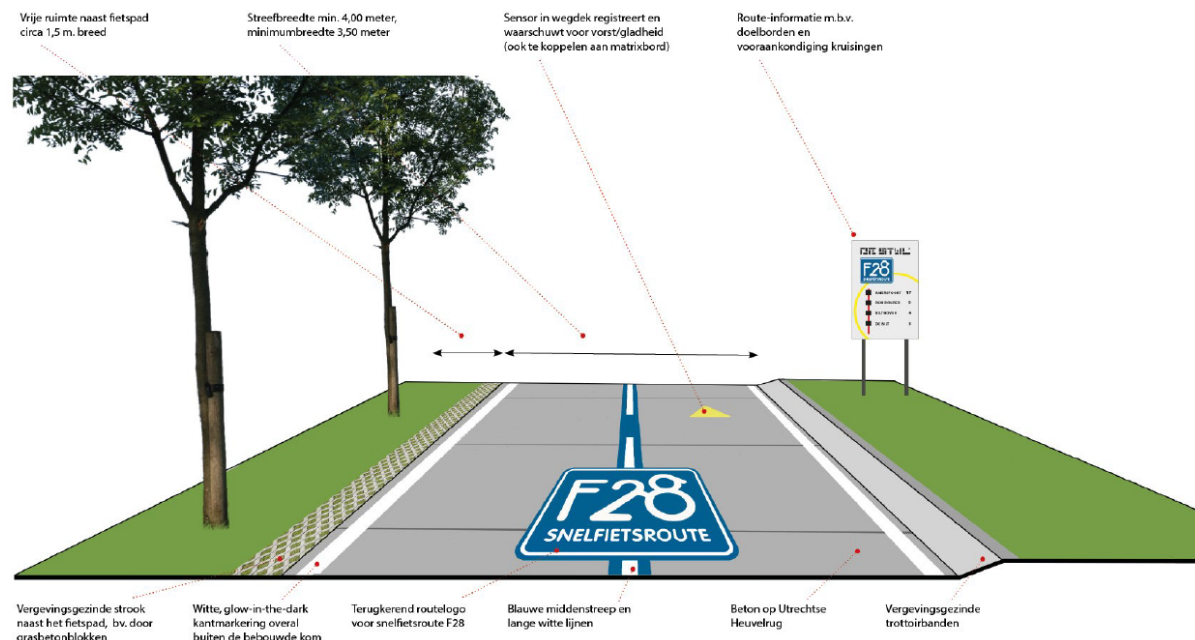
Conclusie

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 160 meter van vak 57 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.

(voorontwerp)



STANDAARDPROFIEL - BUITEN BEBOUWDE KOM -

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



Afbeelding: Sfeerimpressie snelfietsverbinding gemeente Amersfoort (Bron: Masterplan doorfietsroute 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.

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.



(voorontwerp)

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 (wegvak 57), 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

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) 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 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