



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

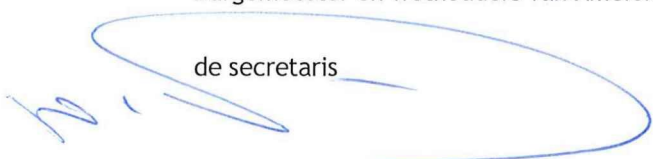
30 januari 2019 was er een presentatie Fietscafé Amersfoort. Juni 2021 heeft er een digitaal participatietraject plaats gevonden concept definitief ontwerp, op het grondgebied van gemeenten De Bilt, Soest en Amersfoort. De ontwerpvergunning en de ontwerpverklaring is van 8 juni 2023 tot en met woensdag 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;

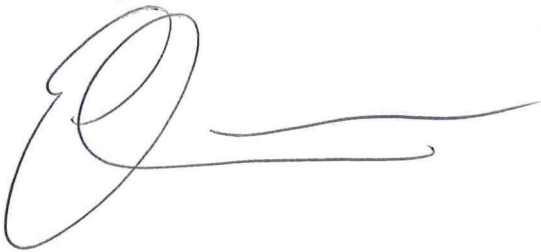
op basis van het voorstel van burgemeester en wethouders van 12 september 2023,
afdeling Stad en Ontwikkeling;

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



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^e 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.

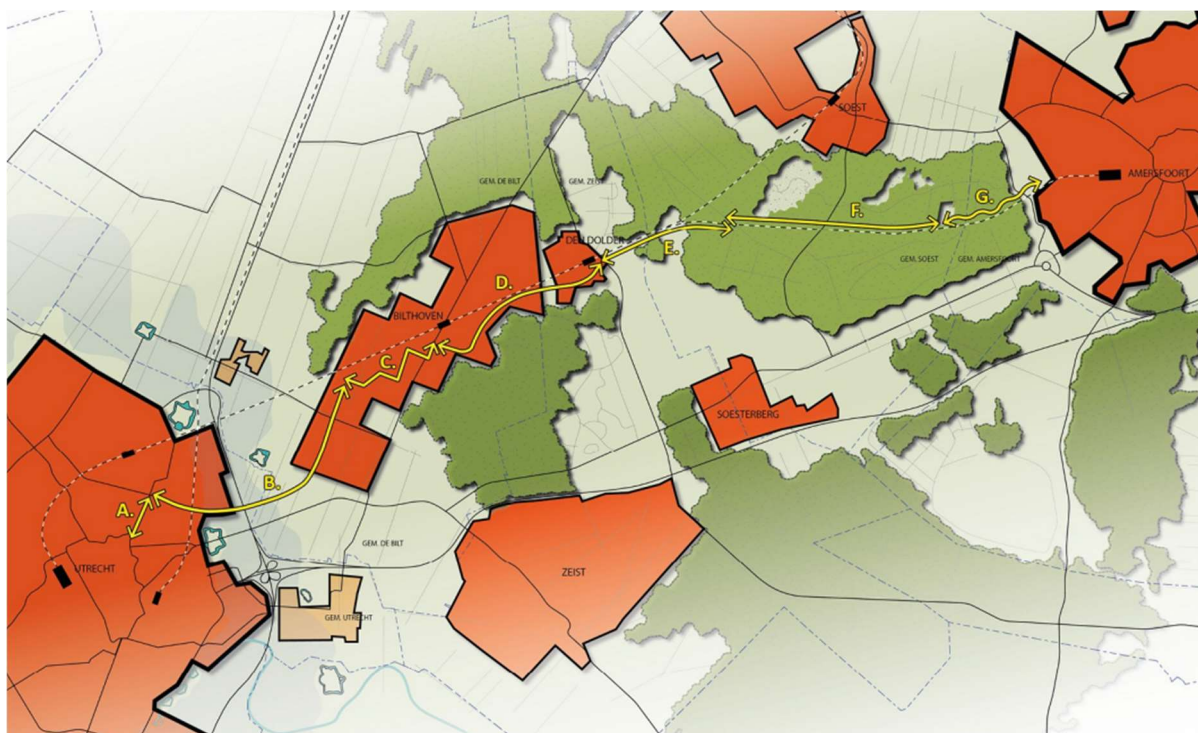
In deze fase van het project is vooral gezocht naar een tracé dat het meeste potentieel heeft voor fietsgebruik, omdat het maatschappelijk belang van de bijdrage aan de mobiliteitsproblematiek in de regio het uitgangspunt voor het project was. Bijkomend effect van de stimulans van fietsgebruik is het 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

en Amersfoort loopt de snelfietsroute wel langs de spoorlijn. Voor het gedeelte op grondgebied van Soest is daarbij de kanttekening geplaatst dat de fietspaden in het bosgebied tussen zonsondergang en zonsopgang niet toegankelijk zijn en dat voor de snelfietsroute daarop een uitzondering zou moeten worden gemaakt. Tevens werd aangegeven dat vooralsnog volstaan zou kunnen worden met het (toen vrij recente verbrede) fietspad tussen het ecoduct en de spoorwegovergang, ook al voldeed dit niet aan de gewenste breedtenorm. Voor het Monnikenboschpad werd als uitgangspunt geformuleerd dat bij verbreding van dit fietspad het bos zo veel mogelijk ontzien moet worden. Verder werd aandacht gevraagd voor het te overwinnen hoogteverschil bij de nieuwe aansluiting op de aan te leggen westelijke randweg. Tevens werd opgemerkt dat onduidelijk was bij wie het wegbeheer ligt.

Voor de verdere uitwerking van de verkenning van de Loenderslootgroep werd onder andere geadviseerd duidelijkheid te verschaffen over de mogelijkheden van de provinciale subsidieregeling. (*Loenderslootgroep i.o.v. provincie Utrecht, Masterplan Snelfietsroute F28 Utrecht-Amersfoort, maart 2017*).

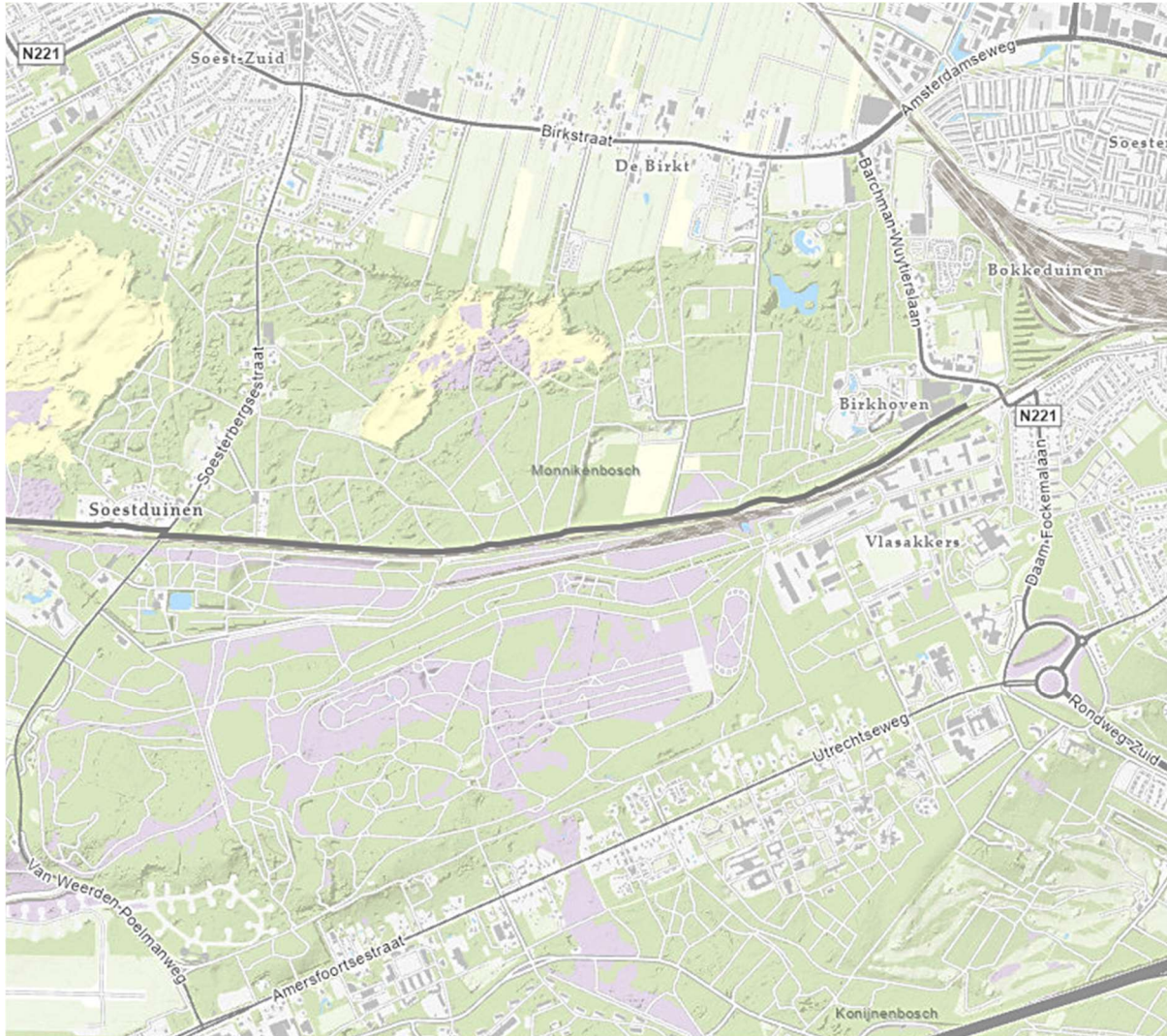


Afbeelding: overzichtskaart Snelfietsroute Utrecht-Amersfoort uit het Masterplan; aantrekkelijke, veilige route met verbinding van de tussenliggende kernen.

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

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: overzichtkaart 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 teruggegeven 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.

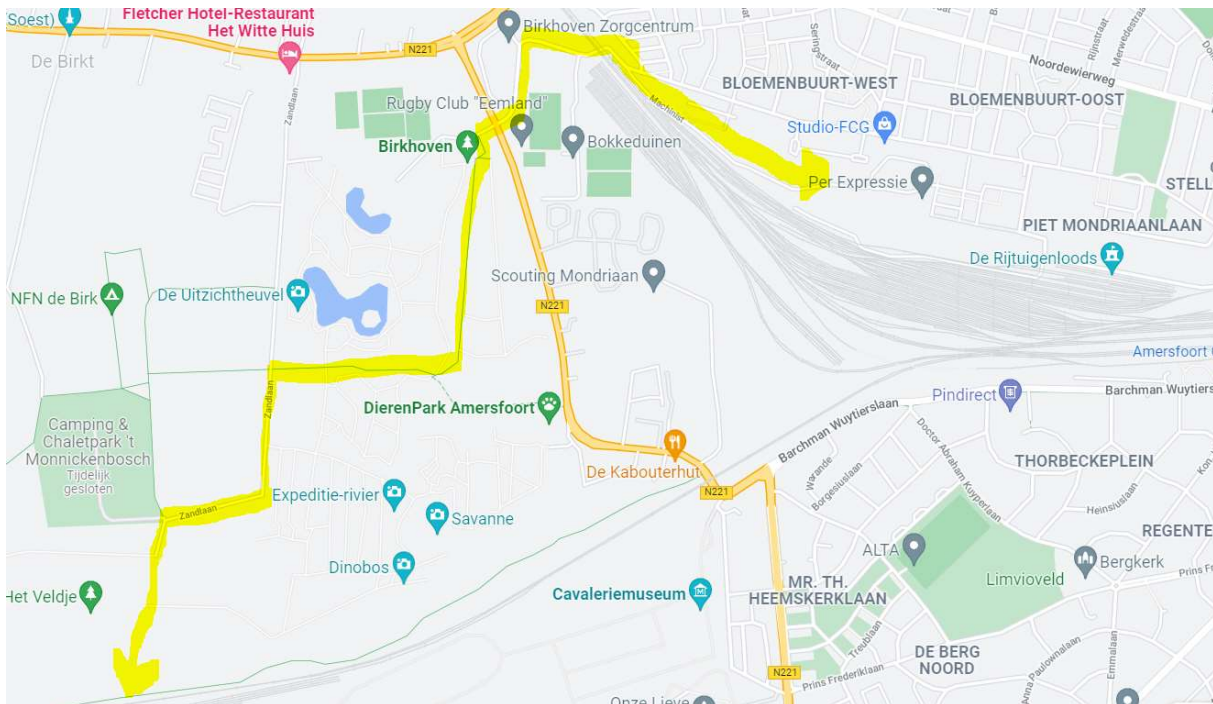
Samenvattend heeft, zonder restricties op grondeigendom, variant 1 (het verbreden van het bestaande fietspad) de minste impact op natuur. Mét inachtneming van medewerking van grondeigenaar Dierenpark, een absolute voorwaarde, heeft variant 3 (combinatie verbreding en nieuw tracé) de minste impact. Hierin 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.