

Aan de Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Zeist, 11 januari 2021

Betreft: Beroepschrift Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020

Geachte President,

Op 17 november 2020 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (opnieuw) vastgesteld (zie ook Bijlage 1: 'Kennisgeving Tracébesluit A27/A12 2020'¹). Het besluit is voor het indienen van beroep voor de periode van 03 december 2020 t/m 13 januari 2021 ter inzage gelegd.

Hierbij tekent de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. tegen het betreffende besluit beroep aan. Eerst zal worden stilgestaan bij het planproces, waarna de beroepsgronden aan de orde zullen worden gesteld, zowel in procedurele als inhoudelijke zin.

1. Planproces

Zoals de Raad van State bekend is door de Minister van I&M al eerder op 08 december 2016 een Tracébesluit A27/A12 (hierna: Tracébesluit A27/A12 2016) vastgesteld, waartegen indertijd door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. beroep is aangetekend. In 2018 is door de Minister van I&M op het betreffende besluit alsnog een Wijzigingsbesluit TB A27/A12 2018 vastgesteld, waarop op verzoek van uw Afdeling door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. indertijd een reactie is gegeven.

Mede n.a.v. uw Uitspraak van 29 mei 2019 m.b.t. aantal procedures die in het kader van de zogenaamde Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) speelden, is niet lang daarna door uw Afdeling ook het Tracébesluit A27/A12 vernietigd (zie in deze dus ook de: 'Uitspraak Raad van State beroepen Tracébesluit A27/A12', d.d. 17 juli 2019).

Mede n.a.v. uw Uitspraak van 17 juli 2019 is dus door Minister van I&M op 02 december 2020 een nieuw Tracébesluit A27/A12 genomen. In het nieuwe Tracébesluit A27/A12 zijn dan t.o.v. het Tracébesluit A27/A12 2016 en ook t.o.v. het Wijzigingsbesluit A27/A12 2018 een groot aantal wijzigingen doorgevoerd, dat niet alleen m.b.t. het niet langer van toepassing zijn van de PAS en de nieuwe regelgeving die in die zin m.b.t. stikstofproblematiek is doorgevoerd, zoals dus de Spoedwet Stikstof, maar ook een aantal wijzigingen die het gevolg zijn geweest van hetzij de nadere overleggen die in de periode van 2016 t/m 2020 met 'stakeholders', omwonenden, etc., hebben plaatsgevonden over een nadere invulling van bepaalde opgaven, zoals o.a. die van de werkterreinen, hetzij nadere actualisaties, dat ook in relatie tot de regelgeving (zie voor het totale overzicht van t.o.v. het Tracébesluit A27/A12 doorgevoerde wijzigingen met name ook de: 'Nota van Wijziging Tracébesluit A27/A12 2020').

Hieronder zal in chronologische zin toch nog kort bij diverse procesfasen worden stilgestaan².

¹ Het Tracébesluit A-2/A-12 zelf is dermate omvangrijk dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. niet in de gelegenheid is dat bij haar beroepschrift te voegen.

² In met name de notitie: 'Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-tracébesluit 2005-2016 (Sweco, 2016)' wordt een uitvoerig overzicht gegeven van de diverse procesfasen tot aan het Ontwerp-Tracébesluit, zij het dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich niet altijd in de conclusies kan vinden die daarbij worden getrokken.

Verder-programma

Het proces voor de Ring Utrecht loopt al vele jaren. Als zodanig maakt het deel uit van het programma 'VERDER' dat zich erop richt voor het gehele gebied van de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort de er voorliggende mobiliteitsproblematiek integraal aan te pakken. Alhoewel daar een uitvoerig: 'Plan van Aanpak - Pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek A1/A27/A28' (van juni 2007) en ook een: 'Voorstel voor het VERDERpakket - Projectenboek' (van juli 2009) aan ten grondslag ligt, is het toch de ervaring van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat de daarin opgenomen maatregelen veelal los van elkaar worden uitgevoerd. Zo zijn de maatregelen zoals opgenomen in het TB A28 reeds uitgevoerd, is het TB voor de A27/A1 inmiddels onherroepelijk, terwijl de procedures m.b.t. het Knooppunt Hoevelaken en ook het TB voor de Ring Utrecht dus nog lopen.

Ring Utrecht

Nu kan de Ring Utrecht als een belangrijk knooppunt van rijkswegen worden beschouwd. Door nu dus allereerst voor alle toe- en afvoerende rijkswegen besluiten te nemen en deze uit te voeren, terwijl dit knooppunt dan feitelijk als laatste aan de orde komt, of feitelijk nu als één na laatste aangezien voor het Knooppunt Hoevelaken (wederom) voor een totaal andere aanpak is gekozen, wordt als het ware het Knooppunt Ring Utrecht voor een bepaald blok gezet.

Immers bredere wegen leiden veelal tot meer mobiliteit (zie in deze o.a. ook de: 'Nota van Antwoord TB 2016, Deel I, Bijlage 1: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's', Fig. 4: 'Verkeersontwikkeling 2012 - 2015 in het studiegebied'), met dus ook zo zijn effecten voor de doorstroming op het Knooppunt Ring Utrecht zelf en dus ook voor het onderliggende wegennet.

In die zin had dus o.i. een meer integrale aanpak voor de Driehoek als geheel voor de hand gelegen, waarbij men t.a.v. de voorliggende bereikbaarheidsproblematiek op basis van de zogenaamde 'Ladder van Verdaas' naar duurzame(re) oplossingen had gezocht, dus oplossingen waarbij niet alleen nadrukkelijk(er) rekening wordt gehouden met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie (vergelijk ook: 'Natuurinclusief ontwerpen/werken'), maar ook het/de milieu/leefomgevingskwaliteiten. Dus éérs op basis van RO-beleid, dan (achtereenvolgens) prijsbeleid (in welke vorm dan ook), een flankerend verkeers- en vervoersmanagement, OV (en ook de fiets) en een betere benutting van het bestaand asfalt en pas als deze oplossingen geen van allen soelaas bieden een eventuele aanpassing van bestaande wegen. Naast een knooppunt van wegen is de provincie Utrecht immers ook een knooppunt van landschappen en natuur (zie o.a. ook het boekje: 'Utrecht Knooppunt van Natuur (provincie Utrecht, 2005)'), zodat o.i. het zaak is zeer zorgvuldig met aanwezige waarden om te gaan.

Trechtering

Dan het planproces voor de Ring Utrecht zelf, waarbij feitelijk een 'trechteringsproces' is gevolgd.

In de eerste fase heeft daarbij de keuze van het zogenaamde 'Voorkeursalternatief (VKA)' plaatsgevonden, mede op basis van een: 'MER Tracébesluit A27/A12 1e fase'. Vervolgens is in de tweede fase dat 'VKA' (op basis van een 4-tal zogenaamde trechterstappen) nader uitgewerkt in een zogenaamde 'Voorkeursvariant' (zie wat betreft een beschrijving van de 'Voorkeursvariant' ook de brochure: 'Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant RWS, 2014'), evenals wat betreft de trechterstappen de diverse (verantwoordings)rapportages van het zogenaamde 'Delphi-team' die deel uitmaakten van de t.b.v. het (O)TB ter inzage gelegde stukken.

De 'Voorkeursvariant' is uiteindelijk ten grondslag gelegd aan het OTB, zij het dat in het OTB t.o.v. de oorspronkelijke 'Voorkeursvariant' wel alsnog bepaalde definitieve keuzen zijn gemaakt, zoals die m.b.t. het 'Knooppunt Rijnsweerd'³, evenals ook bepaalde 'optimalisaties' zijn doorgevoerd, dat dan mede op basis van uitkomsten van de: 'MER 2e fase'.

³ Zie wat betreft de diverse varianten voor het 'Knooppunt Rijnsweerd' o.a. ook de: 'Achtergrondnotitie Rijnsweerdvarianten', waarbij uiteindelijk door de Minister is gekozen voor de zogenaamde variant 4C.

MER 1e fase

Reeds in de eerdere fasen van het planproces zijn door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. diverse inspraakreacties ingebracht, zoals o.a. op de: 'Startnotitie MER Ring Utrecht' en ook op het: 'MER 1e fase'.

In haar reactie op die: 'Startnotitie' is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. reeds uitvoerig ingegaan op de waarden van natuur en landschap die met het voorgenomen initiatief in het geding zijn en heeft zij toen reeds op basis van de hiervoor al gememoreerde 'Ladder van Verdaas' voor het zogenaamde: 'Nul-plus alternatief' gepleit (zie ook Bijlage 2: 'Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Startnotitie MER'), waarbij er samen met burgers/belangenorganisaties alle duurzame alternatieven die er zijn voor (de verdere groei van) het autoverkeer, ook gezien de ruimtelijke en milieueffecten die dat met zich meebrengt, in beeld worden gebracht en deze dan ook gezamenlijk, dus met alle betrokkenen, waaronder de diverse overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en ook natuurlijk de burgers, worden gerealiseerd⁴. In die zin onderschreef de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toen ook al volledig de petitie: 'Geen nieuwe wegen door het Groen', zoals deze indertijd door de NMU (en aanverwante) organisaties aan zowel de toenmalige Minister Cramer als de leden van de Tweede Kamer is aangeboden.

In haar inspraakreactie op de: 'MER 1e fase', alhoewel daaraan dan geen officiële status kan worden toegekend, heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er de Minister van I&M nogmaals op gewezen, behalve op de tekortkomingen in de uitgevoerde onderzoeken zelf, dat er voor de door beoogde verbredingen van zowel de A12 en de A-27, evenals de maatregelen aan de NRU, wel degelijk alternatieven bestaan (zie ook Bijlage 3: 'Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. MER 1e fase').

Zoals ook het rapport: 'Kracht van Utrecht 2.0' duidelijk maakt bieden o.i. natuur- en milieuvriendelijke alternatieven (vergelijk ook de hiervoor reeds aangehaalde: 'Ladder van Verdaas'), dus het alsnog invoeren van een prijsbeleid voor de auto- en vrachtverkeer, het doorvoeren van een flankerend verkeers- en vervoersmanagement (waaronder het nieuwe werken), een schaa sprong voor het (H)OV (vergelijk ook het maatregelenpakket: 'OV+++ van het Bru) én natuurlijk ook de fiets, het beter benutten van het bestaande asfalt, zoals het o.a. het invoeren van een dynamisch verkeersmanagement (DVM) op de wegen op en rond de Ring Utrecht⁵, evenals een 80 km-regime op de Ring Utrecht zelf (vergelijk ook maximum snelheid van 70 km/uur op de Périphérique van Parijs), wel degelijk een oplossing om de (veronderstelde) verkeersproblemen op de Ring Utrecht aan te kunnen pakken.

Het nadere onderzoek dat wat dat betreft indertijd door de Goudappel Coffeng is gedaan toont feitelijk ook aan dat een dergelijk pakket, dus een combinatie van de maatregelen zoals deze in het maatregelenpakket 'OV+++ en 'Kracht van Utrecht 2.0' zijn opgenomen wel degelijk tot een grotere reductie van het aantal voertuigverliesuren leidt dan dat het geval is bij het: 'Wegalternatief (zonder prijsbeleid)' (zie in deze ook het rapport: 'OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht - Rapportage (Goudappel Coffeng, 2009)', hoofdstuk 5: 'Resultaten berekeningen'). Juist door een dergelijk natuur- en milieuvriendelijk alternatief reeds vanaf het begin volwaardig mee te nemen en dan ook echt een kans te bieden, hetgeen o.i. dus niet is gebeurd, ook al heeft ook de zogenaamde 'Commissie Schoof' daar (op verzoek van de Tweede Kamer) nog naar gekeken (zie ook hierna onder het hoofdje: 'Voorkeursalternatief'), heeft men deze alternatieven o.i. eigenlijk al bij voorbaat uitgesloten terwijl die er o.i. dus wel degelijk zijn.

Voorkeursalternatief (VKA)

Mede n.a.v. de/het keuze/besluit van/voor het zogenaamde 'Voorkeursalternatief (VKA)' (in 2010) is indertijd op verzoek van de gemeente Utrecht door Witteveen & Bos nog voor de

⁴ Duidelijk zal zijn dat als je echt een 'omslag' naar duurzamere vormen van mobiliteit wilt realiseren, dat je dat als overheid niet alleen kunt realiseren, maar juist ook sterk afhankelijk bent van zowel het bedrijfsleven, als met name ook de burger, die ook echt andere keuzen zal moeten maken (zie in deze o.a. de publicatie: 'Doen en laten - Effectiever milieubeleid door mensenkennis (RLI), 2014)').

⁵ Zie in deze o.a. ook het: 'MER 2e fase 2016', Hoofdstuk 18.2.2: 'Onderzoek naar maatregelen per aspect', onder het kopje: 'DVM - maatregelen'.

bak van Amelisweerd alsnog een '2x6 variant' nader uitgewerkt (zie ook de rapportage: '2nd opinion Ring Utrecht - Presentatie bevindingen (Witteveen & Bos, 2011)').

Op basis van de betreffende VKA is dus door de zogenaamde 'Commissie Schoof' nog gekeken naar de besluitvorming die tot het VKA heeft geleid en met name ook of de keuze voor het VKA van 2x7 rijstroken in de bak van Amelisweerd wel gedragen kan worden door de uitgevoerde onderzoeken (zie ook het rapport: 'Besluitvorming bak Amelisweerd (Commissie Schoof, 2013)'). Uiteindelijk heeft de betreffende Commissie toen geconcludeerd dat de besluitvorming '*voldoende tot goed was*' en dat de keuze voor een verbreding van de bak bij Amelisweerd '*grotendeels kan worden gedragen door de onderzoeken*', waarbij aan het veiligheidsaspect een belangrijk gewicht werd toegekend.

Nadat de 'Commissie Schoof' haar rapport heeft uitgebracht, is door Goudappel Coffeng en Movares nog op verzoek van de gemeente Utrecht een 'audit' uitgebracht, waarin wordt geconcludeerd dat in de '2x6 variant' de veiligheid bij 80 km/uur wel degelijk door bepaalde maatregelen op een acceptabel niveau zou kunnen worden gebracht (zie ook het rapport: 'Verkeersveiligheidsbeoordeling Alternatief 2x6 in de bak Amelisweerd (Goudappel Coffeng, 2013)').

Tweede fase planproces

In het planproces voor de tweede fase heeft men, ondanks alle kanttekeningen die o.i. daarbij dus zijn te plaatsen, het VKA nader uitgewerkt, ook samen met de vertegenwoordigers van diverse 'stakeholders' (vergelijk ook aanbevelingen van de zogenaamde 'Commissie Elverding').

Het kan natuurlijk aan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zelf hebben gelegen, maar ondanks haar uitvoerige reacties op zowel de 'Startnotie' als ook de 'MER 1e fase' is zij daarvoor nooit uitgenodigd.

MKBA

Niet onbelangrijk moet o.i. in ieder geval worden geacht, dat tussentijds de 'Kracht van Utrecht' door de TU Delft de maatschappelijke kosten en baten van het 'Voorkeursalternatief (VKA)' in beeld heeft laten brengen (zie ook het rapport: 'Ring Utrecht, het oost alternatief (Roekel, W. van, 2014)'). Daarbij werd duidelijk dat in het hoge groei-scenario de netto contante waarde dan weliswaar positief is, maar in het zogenaamde nulgroei-scenario, als ook in het lage groei-scenario negatief.

Vrijwel tegelijkertijd heeft ook het Ministerie van I & M door Decisio de maatschappelijke kosten en baten in kaart laten brengen, waarbij dit adviesbureau tot vergelijkbare conclusies komt (zie ook het rapport: 'MKBA Ring Utrecht (Decisio, 2014)').

In de door het CPB eveneens op verzoek van het Ministerie van I & M dienaangaande uitgevoerde 'Second opinion' onderschrijft het CPB feitelijk de door Decisio getrokken conclusies, waarbij het CPB wel aantekent dat het: '*goed zou zijn als ook echt voor alle alternatieven, dus óók voor het '2x6 in de bak alternatief' de maatschappelijke kosten en baten in beeld waren gebracht, zodat ook echt wat dat betreft een goede afweging kan worden gemaakt*' (zie ook: 'Second opinion MKBA Ring Utrecht (CPB, 2014)').

Dat een nadere afweging in die zin wel degelijk relevant moet worden geacht, wordt feitelijk ook nog eens bevestigd door het onderzoek dat indertijd door het CPB en het PBL naar maatschappelijke relevantie van wegen is uitgebracht (zie ook het onderzoek: 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid (CPB&PBL, 2016)')⁶.

⁶ In de zogenaamde 'Nota van Antwoord TB A27/A12 2020' wordt in die zin dan aangegeven dat het uitgangspunt van het rapport: 'Investeren in Infra (CPB, 2016)' het MIRT projectenboek tot 2028 is, waarin de Ring Utrecht daarmee als gerealiseerd wordt verondersteld, maar waar het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. om gaat is het signaal dat van met name het rapport: 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid (CPB&PBL, 2016)' uitgaat, namelijk dat het almaar uitbreiden van het wegennet uiteindelijk niet de oplossing biedt, zeker niet als met alle maatschappelijke kosten die daarmee gepaard gaan rekening wordt gehouden (zie in deze dus ook de: 'Nota van Antwoord 2020', onder ZWE-00514 en dan onder zienswijzepunt 2).

OTB A27/A12 2016

In de periode mei-juni 2016 is het 'OTB A27/A12 Ring Utrecht 2016', inclusief de 'MER 2e fase' voor het indienen van zienswijzen ter inzage gelegd. Feitelijk gaat het om een nadere uitwerking in een 'Voorkeursvariant' van het reeds in 2010 vastgestelde 'Voorkeursalternatief (VKA)', inclusief een beschrijving van de effecten die de 'Voorkeursvariant' met zich meebrengt en hoe deze al dan niet worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. Ook al bestond er over dat laatste dan op het moment van de ter-inzage-legging, behalve dat een aantal potentiële locaties zijn aangewezen, nog veel onzekerheid.

Al met al letterlijk een heel pakket (van maar liefst 17 ordners). Gelukkig is er in alle documenten het overzichtschema: 'Rapportstructuur A27/A12 Ring Utrecht OTB 2016' opgenomen, zodat ook steeds duidelijk is waar een betreffend rapport op betrekking heeft. Door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dan bij schrijven van 17 juni 2016 een uitgebreide zienswijze op het OTB 2016 ingediend (zie ook Bijlage 4: 'Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist e.o. OTB A27/A12').

TB A27/A12 2016

Op 08 december 2016 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu dan het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2016 vastgesteld, inclusief dus ook de beide MER-rapporten, namelijk de 'MER 1^e fase' en 'MER 2^e fase' en de daarbij dan weer behorende deelrapporten. Dat besluit, inclusief alle bijbehorende (deel)rapporten is dan voor het indienen van beroep voor de periode van 25 januari t/m 02 maart 2017 ter inzage gelegd.

In de: 'Nota van Antwoord TB A27/A12 2016', Deel I (Algemeen deel) én Deel II (Specifiek deel), is dan door de Minister van I&M een antwoord op de ingebrachte zienswijzen gegeven. Mede gezien de dienaangaande ingebrachte zienswijzen, o.a. ook door bepaalde overheidsorganen, heeft er daarbij wel ook alsnog een zogenaamde: 'Gevoeligheidsanalyse WLO-scenario's' plaatsgevonden (zie in deze met name ook de: 'Nota van Antwoord TB A27/A12 2016', Bijlage 1: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's'), teneinde de gevolgen voor de verkeersafwikkeling in beeld te kunnen brengen indien bij de uitgevoerde verkeersberekeningen in plaats van de zogenaamde 'WLO 1 - scenario's' wordt uitgegaan van de meer recente 'WLO - 2 scenario's', die ook gezien de recente economische crisis uitgaan van een lagere economische groei.

De aanpassingen die o.a. n.a.v. de ingebrachte zienswijzen op het OTB zijn doorgevoerd, hebben dan hun beslag gekregen in de: 'Nota van Wijzigingen TB A27/A12 2016', inclusief ook in een drietal per bepaald beleidsaspect opgestelde zogenaamde: 'Oplegnotities 2016' (namelijk m.b.t. het 'Geluid', 'Water' en ook de 'Passende beoordeling') die dan deel uitmaken van het 'MER TB A27/A12 2016'.

Wel is het dus zo dat de Minister van I&M ondanks alle daartegen ingebrachte zienswijzen aan de verkeersoplossing die zij feitelijk vanaf het begin steeds heeft voorgestaan, dus 2x7 rijstroken in de bak van Amelisweerd, etc., heeft vastgehouden.

Tegen het TB A27/A12 is dan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is bij schrijven van 28 februari 2017 bij uw Afdeling beroep aangetekend.

Wijzigingsbesluit 2018

Door de Minister van I&M is dus zoals ook hiervoor al aangegeven in 2018 een 'Wijzigingsbesluit TB A27/A12 2018' genomen. De betreffende wijzigingen betreffen dan met name onnauwkeurigheden in de diverse kaarten, evenals ook een nadere invulling van de diverse werkterreinen en ook de extra kap van bomen die daarmee gepaard gaat. Op verzoek van uw Afdeling is op het betreffende Wijzigingsbesluit TB A27/A12 2018 indertijd door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bij schrijven van 15 november 2018 ook een reactie gegeven.

PAS

Aangezien uiteindelijk het toepassen van de PAS bij het TB A27/A12 2016 en (dus) ook het Wijzigingsbesluit TB A27/A28 2018 niet houdbaar bleek, dat dus mede n.a.v. de eerdere

Uitspraak van uw Afdeling van 29 mei 2019, zijn dus door uw Afdeling de beroepen tegen het TB A27/A12 2016 en dus ook het Wijzigingsbesluit TB A27/A12 2018 bij Uitspraak van 17 juli 2019 gegrond verklaard en de betreffende besluiten vernietigd.

TB A27/A12 2020

Door de Minister van I & M is dus op 02 december 2020 een nieuw Tracébesluit A27/A12 2020 genomen, dat dus rekening houdend met uw Uitspraak van uw Afdeling van 17 juli 2019. In die zin heeft dus alsnog met name t.a.v. de effecten van stikstof van de wegverbredingen die het Tracébesluit A27/A12 2020 beoogt mogelijk te maken, zowel van de aanleg als ook van het gebruik, een geheel nieuwe (passende) beoordeling plaatsgevonden (zie in deze dus ook het (deel)rapport: 'Passende beoordeling en compensatie stikstofopgave (RoyalHaskoningDHV, 2020)'), met dus ook een nadere invulling van de compensatie (zie in deze dus met name ook het (deel)rapport: 'Compensatieplan stikstofgevoelig habitat Natura 2000-gebied Veluwe (RoyalHaskoningDHV, 2020)')⁷.

Daarnaast zijn dus ook een groot aantal andere wijzigingen t.o.v. van zowel het TB A27/A12 2016 en ook het Wijzigingsbesluit A27/A12 2018 doorgevoerd (zie in deze dus met name ook de: 'Nota van Wijziging TB A27/A12 2020'). Die wijzigingen zijn dus met name ook het gevolg van de nadere overleggen die alsnog in de periode 2016 tot en met 2020 met 'stakeholders', omwonenden, etc., m.b.t. diverse maatregelen hebben plaatsgevonden, dat mede ook n.a.v. de op het OTB ingediende zienswijzen, zoals t.a.v. de (inrichting en ligging van de) werkterreinen, maar bijvoorbeeld ook de invulling van de diverse compensatieopgaven (zowel van het NNN, bos als water). Daarnaast hangen de doorgevoerde wijzigingen ook samen met een aantal actualisaties die alsnog hebben plaatsgevonden, zoals m.b.t. diverse alsnog in de periode 2016 t/m 2020 uitgevoerde nadere natuuronderzoeken naar met name binnen het plangebied voorkomende beschermde soorten, maar bijvoorbeeld ook m.b.t. een gewijzigde regelgeving, zoals dus met de Spoedwet Stikstof óf met hernieuwde/herziene modellen zoals verkeersmodellen (zoals het zogenaamde: 'NRM 2020') en ook stikstof (dus: 'AERIUS Calculator 2020').

Alle doorgevoerde wijzigingen hebben dan tot een: 'Actualisatie MER 2e Fase 2020' geleid, met dus ook een aantal (vrijwel) geheel nieuwe rapporten, zoals dus die m.b.t. gevolgen stikstof (in relatie tot de effecten van de met het project samenhangende extra emissie van stikstof op Natura 2000-gebieden) en ook die t.a.v. de natuur in het algemeen, maar ook (wederom) met een groot aantal zogenaamde: 'Oplegnotities 2020' met dus t.a.v. diverse deelaspecten doorgevoerde wijzigingen t.o.v. de deelrapporten zoals die aan de: 'MER 2e fase' in het kader van het OTB A12/A27 2016 ten grondslag lagen. In een apart (deel)rapport van de: 'Actualisatie MER 2e Fase' wordt dan nu ook aan de effecten van de keuze van de bouwmethode zoals men deze ter hoogte van de bak van Amelisweerd wil toepassen bijzondere aandacht gegeven, dus de keuze voor het bemaalen met een schermwand (zie in deze dus ook het (deel)rapport: 'Actualisatie MER A27/A12 Ring Utrecht - Deelrapport Bouwmethode bemaalen met schermwand ter hoogte van de verdiepte ligging van de A-27 (Witteveen en Bos, 2020)').

Al die wijzigingen hebben dan tevens geleid tot herziene: 'Nota van Antwoord 2020', bestaand uit een: 'Deel I Algemeen 2020', als ook een: 'Deel II 'Specifieke beantwoording 2020', dat dan weer uit twee aparte rapporten is opgebouwd.

T.a.v. het geactualiseerde MER-rapport is dus tevens door de Commissie voor het m.e.r. een: 'Toetsingsadvies A27/A12 Ring Utrecht (Commissie voor het m.e.r., 2020)' uitgebracht, met ook een relatief groot aantal kritische kanttekeningen, althans in de zin dat t.a.v. aantal aspecten essentiële informatie ontbreekt teneinde het milieubelang voorwaardig te kunnen laten meewegen over het Tracébesluit (zie in deze dus ook het: 'Toetsingsadvies A27/A12

⁷ Wel is dus ook eerder in het kader van het OTB A27/A12 201' een passende beoordeling opgesteld (zie dus ook het rapport: 'Passende beoordeling Natuurbeschermingswet OTB A27/A12 (SWECO, 2016)'), dat als deel van de: 'MER Tweede fase', evenals heeft daarop ook nog een aanpassing plaatsgevonden vanwege actualisaties in het AERIUS-model (zie in deze dus ook de: 'Oplegnotitie Passende beoordeling 2016'), maar in beide rapporten werd daarbij dus nog wel uitgegaan van de mogelijkheden die de PAS m.b.t. het beschikbaar zijn van een bepaalde ontwikkelruimte bood.

Ring Utrecht (Commissie voor het m.e.r, 2020)', het overzicht op pag. 2). Weliswaar heeft er mede op basis van dat: 'Toetsingsadvies' nog een aanvulling van zowel het MER-rapport zelf plaatsgevonden (zie in deze dan met name de: 'Actualisatie MER A27/A12 Ring Utrecht 2020' en dan in het bijzonder de betreffende hoofdstukken 4: 'Nader uitwerking van het evaluatieprogramma' en ook 5: 'Uitwerking van het duurzaamheidsprogramma'), evenals ook van het: 'Deelrapport Bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van verdiepte ligging A27 (Witteveen+Bos Raadgevend ingenieurs B.V., 2020)', maar o.i. is daarbij toch lang niet altijd tegemoet gekomen aan de alle aspecten waar door de Commissie voor de m.e.r. in haar; 'Toetsingsadvies' bijzondere aandacht voor is gevraagd. Juist ook gezien de strekking van het: 'Toetsingsadvies', met name ook t.a.v. het ontbreken van essentiële informatie, blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan toch de vraag waarom door de Minister van I&M de in die zin bijgestelde MER niet alsnog aan de Commissie voor het m.e.r. voor een definitief advies is voorgelegd, althans voor zover dan bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bekend⁸.

Al met al maken de hele stapels (deel)rapporten en ook de daarbij alsnog gevoegde vele oplegnotities het er dus niet eenvoudig(er) op, zij het dat gelukkig in elk rapport wel (wederom) in een algeheel overzichtsschema' is aangegeven wat de positie van een bepaald rapport in de totale rapportenstructuur van (in dit geval) het TB A27/A12 2020 is.

2. Beroepsgronden TB A27/A12 Ring Utrecht

Eerst zal een algemene reactie op het TB A27/A12 2020 worden gegeven, waarna vervolgens op een aantal procedurele aspecten zal worden ingegaan en daarna de beroepsgronden in inhoudelijke zin aan de orde zullen worden gesteld. Uiteraard zal daarbij tegelijkertijd ook worden stilgestaan, althans voor zover daar aanleiding toe is, bij de reactie zoals deze door de Minister in de: 'Nota van Antwoord 2020' is gegeven op hetgeen eerder in de zienswijze van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op het OTB A27/A12 2016 dienaangaande naar voren is gebracht.

2.1 Algemene reactie

Zoals ook in het bovenstaande al aangehaald is de provincie Utrecht niet alleen een knooppunt van infra, dus zowel wat betreft wegen als ook het OV/spoor, maar ook van de natuur. Symbool voor het spanningsveld dat tussen beide bestaat, althans tussen wegen en natuur, is natuurlijk de jarenlange strijd die in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw is gevoerd (onder de leuze: 'Amelisweerd niet geasfalteerd') om het behoud van (het landgoed) Amelisweerd. Die strijd is uiteindelijk verloren⁹, zij het dat het tracé van de A27 indertijd wel iets meer in de richting van de stad is opgeschoven om het aanwezige monumentale bos toch nog zoveel mogelijk te kunnen sparen.

We zijn nu bijna zo'n 40 jaar later en we zien dat met name de rijksoverheid de wegen om de stad Utrecht na eerdere optimalisaties kennelijk toch alsmaar verder wil verbreden. Voor velen is het dan ook de vraag, of het ooit genoeg is. Gelukkig zien we in de maatschappij ook een 'kanteling' ontstaan in de richting van een samenleving die zich steeds meer bewust is van de waarden die met bepaalde (ruimtelijke) ontwikkelingen in het geding zijn (zie o.a.: 'Een vorm van beschaving (Egmond, K. van, 2010) en met name ook: 'Tijdperk van verandering - Nederland kantelt (Rotmans, J., 2014)').

Zeker als we het vanuit perspectief van de aarde als geheel zien, waarbij met name in westerse samenlevingen de draagkracht van de aarde thans reeds zo'n 3x wordt overschreden (zie hiertoe o.a. ook de: 'Living Planet Index 2016 (WNF, 2016)'), is het de vraag of we nu niet principieel andere keuzen zouden moeten maken. Daarbij gaat het o.i. dan niet alleen om de klimaatproblematiek, hoe urgent ook (zie in deze dus met name ook

⁸ Overigens heeft de Minister van I&M op vragen vanuit de Tweede Kamer door de leden Kröger en Schonis van 11 mei 2020 bij schrijven van 29 mei 2020 aangegeven dat zij de op basis van de uitkomsten van de nog n.a.v. het 'Toetsingsadvies' uit te voeren nadere onderzoeken de actualisatie van de MER wederom voor zou leggen aan de Commissie van het m.e.r., maar zover bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bekend heeft dat dus niet plaatsgevonden.

⁹ Maar zie dus wel ook de Uitspraak van de Kroon, d.d. 24 december 1980.

de rapporten van het IPCC), evenals om de biodiversiteit (zie in deze dus ook de rapporten van met name IPBES), inclusief ook de problematiek van een overmaat aan nutriënten, waaronder dus ook stikstof, maar met name ook om nu echt de fundamentele keuze te maken om tot duurzame samenleving te komen, dus waarbij Planet, People & Prosperity met elkaar in balans zijn. Dus een samenleving waarbij zowel rekening wordt gehouden met de draagkracht van de aarde, dus de zogenaamde 'planetary boundaries'¹⁰, evenals ook een samenleving waarin er zorg is voor elkaar, dus een inclusieve samenleving¹¹. En ook al wil kennelijk nog niet iedereen daar aan toegeven, duidelijk zal zijn dat in die echt duurzame toekomst er voor de auto naar verwachting, ook al rijden deze dan alleen elektrisch, steeds minder plek zal zijn, niet alleen vanwege het grote energiegebruik dat met productie en met name ook het rijden gepaard gaat, maar ook door het enorme ruimtegebruik (veelal dus ten koste van het binnenstedelijke - en ook buitenstedelijke groen) en niet in de laatste plaats ook het grondstoffengebruik en ook -winning, o.a. voor de productie van accu's. In die zin is het dus de vraag of we (een dergelijk groot ruimtebeslag van) de automobiliteit, zeker in een dicht bewoond land als Nederland, wel moeten blijven faciliteren. In ieder geval zou het goed zijn als ook het rijk, dat toch ook de verantwoordelijkheid heeft waar het om collectieve waarden gaat, dus zowel om een gezonde leefomgevingskwaliteit¹², maar ook om waarden als die van de natuur, het landschap, de cultuurhistorie, hierbij nu echt meer fundamentele keuzen zou gaan maken.

Juist ook gezien de impact van de in het Tracébesluit A27/A12 opgenomen 'Voorkeursvariant' op de aanwezige leefomgevingskwaliteit, evenals waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan ook van mening dat alsnog voor de zogenaamde: 'Nul-plus variant' zou moeten worden gekozen, dus een variant waar feitelijk binnen de bestaande wegprofielen naar oplossingen wordt gezocht en waarbij als flankerend beleid maximaal wordt ingezet of de fiets, het (H)OV, vervoersmanagement en natuurlijk ook telewerken, etc., dus natuurvriendelijke(r) alternatieven voor de automobiliteit (zie in deze ook de zogenaamde 'Ladder van Verdaas' en dan in het bijzonder ook de nadere uitwerking daarvan voor de regio Utrecht in het rapport: 'Kracht van Utrecht 2.0'). Feitelijk dus ook de keuzen die de gemeente Utrecht in haar recente 'Mobiliteitsplan 2025: Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen' daartoe heeft gemaakt¹³.

Wat betreft het binnen de bestaande wegprofielen zoeken naar oplossingen blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het dus betreuren, dat zowel het zogenaamde 'Nul-plus alternatief' als het alternatief voor '2x6 in de bak' al in een vroege fase van de trechtering zijn afgefallen, terwijl er later, zoals ook reeds hiervoor onder het Hoofdstuk 1: 'Planproces' aan de orde gesteld, toch verschillende rapporten zijn verschenen waarbij werd aangegeven dat dit wel degelijk mogelijk is, ook op een veilige manier, als bijvoorbeeld de rijsnelheid maar tot 80 km per uur zou worden aangepast¹⁴.

¹⁰ Zie in deze overigens ook 'Planetary boundaries - Exploring the safe operation space for humanity (Rockström, J., et al, 2009)'.

¹¹ Zie in deze o.a. het model van de 'Doughnut economics (Raworth, K, 2016)'

¹² Vergelijk in deze ook het concept voor een 'Healthy Urban Living'.

¹³ Overigens kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich wel vinden in de prioriteit die in het gemeentelijke Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht aan het OV en ook de fiets boven de automobiliteit worden gegeven, waardoor die automobiliteit in zekere zin wordt ontmoedigd, maar neemt zij afstand van de in het Mobiliteitsplan eveneens opgenomen verbetering van de fietsverbinding van de Uithof met Zeist, althans voor zover het daarbij om een nieuwe fietsverbinding gaat. Een dergelijk nieuwe fietsverbinding leidt mede vanwege de hier gelegen ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijn-/Langbroekerweteringgebied tot een onevenredige aantasting van aanwezige (en potentiële) waarden van natuur en landschap, evenals zijn er voor een dergelijke nieuwe fietsverbinding o.i. goede alternatieven.

¹⁴ Hierbij kan nog worden aangetekend dat de Stichting SOESA naar de optie van '2x6 in de bak' in 2019 ook nog een nadere studie laten uitvoeren (zie in deze ook het rapport: 'Verkeerskundig ontwerpen onderzoek A27 Knooppunt Lunetten - Knooppunt Rijnsweerd (SUUNTA, 2019)'), die voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft begrepen ook in het kader van de eerdere procedure is ingebracht en waarbij dan wordt geconcludeerd dat 2x6 in de bak dus wel degelijk mogelijk is en ook veilig is. In haar reactie in het Tracébesluit A27/A12 2020 op het betreffende alternatief wordt dan door de Minister aangegeven dat deze configuratie niet inpasbaar zou zijn (zie in deze dus ook het:

Meer in het bijzonder is het dus zo dat er o.i. mede door het Coronavirus wel degelijk, i.t.t. waar kennelijk de Minister van I&M in het voorliggende TB A27/A12 2020 vanuit gaat, van een bepaalde 'omslag' wat betreft de mobiliteit in het algemeen en de automobilititeit in het bijzonder sprake is. Duidelijk is dat de trend is ingezet tot het meer thuiswerken en daarmee telewerken. En alhoewel mensen als er niet langer van (enige vorm van) lockdown sprake is, wellicht toch weer iets vaker naar hun werk zullen gaan, is toch de verwachting dat mensen meer dan voorheen thuis zullen blijven werken, met dus wel degelijk ook een reductie van de automobilititeit (zie o.a. ook de brochure: 'Nieuwe inzichten mobiliteit en de coronacrisis (Kennisinstituut voor het mobiliteitsbeleid, 2020)'¹⁵). Dus dat het goed was geweest als daarmee bij de berekeningen van de verkeersintensiteiten toch rekening was gehouden. In de actualisaties die in die zin zijn doorgevoerd, wordt t.o.v. het OTB A27/A12 2016 en (dus) ook het Tracébesluit A27/A12 2016 en ook het Wijzigingsbesluit uit 2018 en waarbij nog werd uitgegaan van het groeiscenario 'Global Economy' uit het WLO 1 dan nu weliswaar bij de in die zin uitgevoerde berekeningen nu ook meer nadrukkelijk een beeld gegeven van het 'Scenario Hoog' uit het WLO 2 (zie in deze dus ook de: 'Oplegnotitie Verkeer 2020'), waarbij de beide groeiscenario's uit het WLO 2, dus zowel het 'Scenario Hoog' als het 'Scenario Laag', dan model zouden staan voor iets rustiger groeiscenario's, maar afgezien van de vraag of dat realistisch is en niet veeleer van het 'Scenario Laag' had moeten worden uitgegaan, kan o.i. in die zin van een omslag van de automobilititeit naar toch meer thuiswerken naar verwachting een nog grotere invloed op die automobilititeit worden verwacht¹⁶.

Dan de gevolgen van de Uitspraak in het kader van de PAS van uw Afdeling m.b.t. het Tracebesluit A27/A12 2016 en ook het Wijzigingsbesluit Tracebesluit A27/A12 2018, d.d. 17 juli 2019. Wat dat betreft is dus alsnog een geheel herziene passende beoordeling opgesteld t.b.v. het TB A27/A12 2020 (zie in deze dus ook (deel)rapport: 'Passende beoordeling en compensatie stikstofopgave (RoyalHaskoningDHV, 2020)'), met dus ook een nadere invulling van de daaruit voorkomende compensatieopgave (zie in deze dus met name ook het (deel)rapport: 'Compensatieplan stikstofgevoelig habitat Natura 2000-gebied Veluwe (RoyalHaskoningDHV, 2020)').

Met name over stikstof is mede door de Uitspraak van uw Afdeling van 29 mei 2019 (gelukkig) heel wat te doen geweest, hetgeen dus tot een Spoedwet Stikstof heeft geleid met dus ook diverse maatregelen, zoals o.a. de maatregel om op rijkswegen gedurende dagdelen de snelheid tot maximaal 100 km/uur te beperken, hetgeen dan een bepaalde stikstofruimte zou opleveren, waardoor met name bouwprojecten, maar ook een aantal rijkswegenprojecten, zoals die m.b.t. Ring Utrecht, weer doorgang zouden kunnen vinden¹⁷. Op basis betreffende rapporten wordt dan duidelijk dat door de veranderde verkeerstromen

Tracébesluit A27/A12 2020', pag. 204-205), maar de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. kan de Minister (of Rijkswaterstaat) daarbij toch niet geheel volgen, aangezien in de rapportage van SUUNTA toch ook een nadere onderbouwing van het alternatief wordt gegeven waaruit naar voren komt dat het betreffende alternatief dus wel mogelijk is en ook veilig, zeker bij een snelheid van 90 km/uur, hetgeen voor een stadssnelweg aanvaardbaar zou zijn (vergelijk in deze dus o.a. ook de maximum snelheid op de Périphérique Parijs van maximaal 70 km/uur). Natuurlijk bij elk alternatief zijn er ook aanpassingen aan de weg nodig, maar waar het bij de aangedragen alternatieven van 2x6 rijstroken in de bak om gaat is dat daardoor geen extra kap van het waardevolle bos van Amelisweerd nodig is, terwijl ook een oplossing voor de voorliggende verkeerskundige problematiek wordt gegeven (vergelijk dus ook het principe van: 'Natuurinclusief ontwerpen').

¹⁵ Zie voor een verdere indicatie dus ook het rapport: 'Trendprognose wegverkeer 2020–2025 met daarbij de mogelijke gevolgen van de coronacrisis (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2020)'.

¹⁶ Zoals ook eerder al aangegeven is dus wel in de: 'Nota van Antwoord Tracébesluit A27/A12 2016' in het kader van de in die zin op het OTB A27/A12 2016 ingebrachte zienswijzen alsnog een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd m.b.t. de scenario's uit het WLO 1 en WLO 2 (zie in deze dus met name ook de: 'Nota van Antwoord TB A27/A12 2016', Bijlage 1: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's'), maar in de: 'Oplegnotitie Verkeer 2020' wordt daar nu ook echt expliciet aandacht aan gegeven, althans met name naast het 'GE Scenario' ook het 'Scenario Hoog' doorgerekend.

¹⁷ Overigens is dus wat betreft stikstof inmiddels door de Tweede Kamer de: 'Wet stikstofreductie en natuurverbetering' aangenomen, waarmee dan wordt beoogd aan de stikstofreductie en ook natuurherstel een structurele grondslag te geven.

op het rijkswegennet die het gevolg zijn van de met het TB A27/A12 2020 beoogde verbredingen van de rijkswegen rondom de stad Utrecht, er (eveneens) van een toename van de verkeersintensiteiten op met name de A1 ter hoogte van het Natura 2000-gebied de Veluwe sprake zal zijn en in die zin dus ook een verhoogde stikstofdepositie op diverse aldaar gelegen habitattypen waarvoor thans de zogenaamde Kritische Depositie Waarde (KDW) reeds wordt overschreden¹⁸. Door gebruikmaking van de per habitatype alwaar dan t.g.v. het project van een toename van de stikstofdepositie plaatsvindt beschikbare ontwikkelruimte uit het zogenaamde Stikstofregistratiesysteem (SSRS) zou er dan na de in die zin toegepaste saldering uiteindelijk nog voor een drietal habitattypen, namelijk H2330 zandverstuivingen, H2310 Stuifzandheiden met struikhei en H9190 Oude eikenbossen, van significant negatieve gevolgen sprake zijn. Op basis van een daartoe uitgevoerde berekening komt men dan tot een bepaalde compensatieopgave, waarvoor dan uiteindelijk i.s.m. SBB bepaalde locaties zijn uitgeselecteerd die daarvoor gezien hun status en ook de voorwaarden die aan de betreffende compensaties kunnen worden gesteld teneinde ook daadwerkelijk de realisatie van de te compenseren habitattypen binnen een bepaalde termijn te kunnen waarborgen in aanmerking komen (zie in deze dus met name ook het: 'Compensatieplan stikstofgevoelig habitat Natura 2000-gebied Veluwe (RoyalHaskoningDHV, 2020)').

Zonder daar thans reeds uitvoerig bij stil te staan, blijft de gehele aanpak zoals deze daar kennelijk nu wettelijk voor mogelijk is gemaakt toch o.i., net als dat overigens bij de PAS het geval was, dweilen met de kraan open. Alhoewel dan nu de: 'Wet Stikstofreductie en natuurherstel' door de Tweede Kamer is aangenomen, wordt daarbij toch niet aan de reductiedoelstellingen voldaan zoals deze door de daaraan door het/de Adviescollege Stikstofproblematiek/Commissie Remkes in haar advies: 'Niet alles kan overal - Eindadvies over structurele aanpak (Adviescollege Stikstofproblematiek, 2020)' zijn gesteld. Daarnaast is het dus ook zo dat door het/de Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof/Commissie Hordijk zeer kritische kanttekeningen zijn geplaatst over de wijze waarop overeenkomstig AERIUS de stikstofeffecten van met name rijkswegen worden meegenomen, namelijk tot een grens van maximaal 5 km, dat terwijl die effecten zich dus wel degelijk over een groter gebied zullen uitspreiden (zie in deze dus met name ook het rapport: 'Meer meten, robuuster rekenen - Eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof (Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof, 2020)').

Verder is het dus zo dat er dus kennelijk wel op de Veluwe een aantal locaties zijn gevonden die aan daaraan voor het betreffende habitatype gestelde voorwaarden voor compensatie voldoen, zoals bijvoorbeeld het voldoen wat betreft het habitatype Oude eikenbossen aan de voorwaarde dat ter plaatse voor zover geen oude eikenbomen van meer dan 100 jaar aanwezig in ieder geval sprake is van wat dan een 'oude bosgroeiplaats' wordt genoemd, maar ook daarbij zijn dus kennelijk tal van (beheers)maatregelen nu en in de toekomst nodig teneinde dergelijk habitattypen te kunnen realiseren, zoals dus het met enige regelmaat verwijderen bij het habitatype H2310 Stuifzandheiden met struikhei van met name Grijs kronkelsteeltje, dat dus met name ook samenhangend met de nog steeds veel te hoge stikstofdepositie zoals deze ter plaatse voorkomt. Dat maakt o.i. dus nogmaals duidelijk dat in die zin m.b.t. stikstofproblematiek echt structurele maatregelen nodig zijn, zodat ook echt (binnen een bepaalde termijn) aan de doelen kan worden voldaan die de diverse habitattypen daaraan stellen.

In die zin is het dus voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus de (grote) vraag of met de: 'Spoedwet Stikstof' en ook de: 'Wet Stikstofreductie en natuurherstel', nu dus wel wordt voldaan aan de eisen die daaraan overeenkomstig de Habitatrichtlijn worden gesteld.

¹⁸ Overigens wordt bij veel van de in het rapport: 'Deelrapport Passende beoordeling 2020 en compensatieopgave stikstofdepositie (RoyalHaskoningDHV, 2020)' gegeven tabellen en kaarten en dus kennelijk van de in die zin met AERIUS Calculator 2020 uitgevoerde modelberekeningen van een bepaalde 'ondergrens/bandbreedte' m.b.t. de huidige stikstofdepositie uitgegaan, die dan als de 'Achtergrond Depositie Waarde (ADW)' wordt aangegeven en waarbij daarbij dan kennelijk van de 'Kritische Depositie Waarde (KDW) - 70 mol/ha/jr' wordt uitgegaan. Althans zo leidt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat af uit de passage uit het betreffende rapport op pag. 7 bovenaan.

Gezien de significante negatieve effecten van het project op het Natura 2000-gebied Veluwe is daar dus een zogenaamde ADC-toets voor doorlopen. Dat betekent dus dat eerst dient te worden gekeken of er toch geen mogelijke alternatieven zijn, evenals dienen de dwingende redenen van groot openbaar belang te worden aangetoond. Voor zover die alternatieven er dan niet zijn, evenals dat de dwingende redenen van groot openbare belang in voldoende mate zijn aangetoond dienen er dan in ieder geval compenserende maatregelen te worden genomen teneinde te waarborgen dat de algehele samenhang van het betreffende Natura 2000 gebied bewaard blijft. In het Tracébesluit A27/A12 2020 wordt dan nader ingegaan op de betreffende ADC-toets (zie in deze dus ook het Tracébesluit A27/A12, Hoofdstuk 9.4: 'ADC-toets').

Verder is dus door het project ook sprake van een significante aantasting van het NNN, waarvoor dan het zogenaamde 'Nee, tenzij-principe' van kracht is. Voor zover dus inderdaad sprake is van een significante aantasting door het project van de wezenlijke waarden kenmerken van het NNN dient ook daarbij het grote openbare belang te worden aangetoond, evenals of er geen reële alternatieven zijn.

Zoals uit het voorgaande (en het ook hierna in die zin nog aan de orde gestelde) duidelijk zal zijn, is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus van mening dat het grote openbare belang onvoldoende is aangetoond, dat dus ook aangezien naar verwachting in de toekomst wel degelijk sprake zal zijn van een lagere verkeersbelasting dan thans met de modellen wordt geprognostiseerd, evenals dat er dus wel degelijk alternatieven zijn, bijvoorbeeld van 2x6 in de bak bij Amelisweerd, zeker als er daarbij vanuit de verkeersveiligheid voor wordt gekozen van een snelheid van (70-)80 km/uur uit te gaan.

2.2 Procedurele aspecten

Zoals met name onder het Hoofdstuk 1: 'Planproces' is aangegeven, is voor de Ring Utrecht een trechteringsproces gevolgd, waarbij feitelijk al in een relatief vroeg stadium voor de variant 2x7 rijstroken voor de A27 ter hoogte van de 'bak van Amelisweerd' is gekozen. Dat ondanks dat al in een vroeg stadium alternatieven zijn aangedragen, waaruit naar voren kwam dat ook daarmee er wel degelijk toekomstvaste oplossingen voor de problematiek van de bereikbaarheid waren.

Meer in het bijzonder gaat het dan om het alternatief op een hoger structureel niveau van de 'Kracht van Utrecht', waarbij op basis van de zogenaamde 'Ladder van Verdaas' met name wordt ingezet op enerzijds een beprijzing van de automobiliteit (dus bijvoorbeeld een kilometerheffing) en anderzijds het (H)OV en de fiets (zie in deze dus ook het rapport: 'Kracht van Utrecht 2.0'). Zoals overigens ook in diverse stukken in het Tracébesluit A27/A12 2020 aangegeven bestaat het verkeer op de Ring Utrecht immers voor ongeveer 1/3 uit doorgaand verkeer (exact: 27 %) en voor 1/3 uit regionaal verkeer en ook voor 1/3 uit lokaal verkeer, dus in de verhouding 1/3, 1/3, 1/3 (zie in deze dus ook het Tracébesluit A27/A12 2020, V Toelichting, Hoofdstuk 1.1: 'Aanleiding en doel van het project, pag. 86). Dus als je regionale en lokale automobilisten weet te 'verleiden' (of letterlijk te bewegen) tot het gebruik van het OV en de fiets, dan zou de verkeersproblematiek zoals deze wordt verondersteld op de Ring Utrecht al eenvoudigweg zijn opgelost.

Daarnaast is uit diverse latere studies naar voren gekomen, dat '2x6 rijstroken', dus een oplossing binnen de bestaande bak, wel degelijk mogelijk is (zie in deze dus met name ook: '2nd opinion Ring Utrecht - Presentatie bevindingen (Witteveen & Bos, 2011)', evenals met name ook de notitie: 'Verkenning inpassing 2x6 rijstroken in de bak bij Amelisweerd (Witteveen & Bos, 2013)'), hetgeen feitelijk in de: 'audit' die later door Goud-Appel Coffeng en ook Movares is uitgevoerd is bevestigd (zie dus het rapport: 'Verkeersveiligheidsbeoordeling Alternatief 2x6 in de bak Amelisweerd (Goudappel Coffeng, 2013)'), mits een lagere snelheid van 80 km/uur wordt aangehouden, hetgeen voor een Ring, net als dat voor de Ring/Périphérique van Parijs het geval is, helemaal niet onoverkomelijk moet worden geacht, ook al aangezien het verkeer bij die snelheid vaak wel gewoon doorrijdt (vergelijk in deze ook het principe 'LARGAS', ook al wordt dat vaak toegepast op drukke wegen in binnenstedelijke gebieden).

Ook overeenkomstig de nadere studie naar 2 x 6 in de bak zoals deze later door SUUNTA is uitgevoerd (zie in deze dus ook het rapport: 'Verkeerskundig ontwerpen onderzoek A27 Knooppunt Lunetten – Knooppunt Rijnsweerd (SUUNTA, 2019)'), komt o.i. dus wel degelijk naar voren dat een dergelijke variant niet alleen inpasbaar is, maar indien van bepaalde voorwaarden wordt uitgegaan, zoals dus o.a. een maximum snelheid van 90 km/uur¹⁹, ook in verkeerskundig opzicht aanvaardbaar moet worden geacht, ook is al door de Minister in haar reactie op dit alternatief in het Tracébesluit A27/A12 2020 aangegeven waarom dit alternatief niet mogelijk zou zijn (zie in deze dus ook het Tracébesluit A27/A12 2020, pag. 204-205). Daarbij kan dan worden aangetekend, dat natuurlijk elk alternatief met bepaalde aanpassingen van de weg gepaard gaat, maar waar het bij de alternatieven van 2x6 in de bak om gaat is dat daardoor geen extra kap van het waardevolle bos van Amelisweerd nodig is, terwijl ook een oplossing voor de voorliggende verkeerskundige problematiek wordt gegeven (vergelijk dus ook het principe van: 'Natuurinclusief ontwerpen').

In ieder geval is ook door het CPB in de door haar (nota bene in opdracht van het Ministerie van I&M) uitgevoerde 'second opinion' met betrekking tot de door Decisio opgestelde MKBA aangegeven, dat (ook) zij het opstellen van ook een MKBA voor de variant '2 x 6 in de bak van Amelisweerd' wel degelijk relevant acht (zie ook het rapport: 'Second opinion MKBA Ring Utrecht (CBP, 2014)'), niet alleen aangezien in de: 'Algemene Leidraad MKBA (Romijn, et al., 2013)' wordt gesteld dat het juist van belang is om verschillende alternatieven te onderzoeken om tot een afgewogen en zakelijk oordeel te kunnen komen, maar ook aangezien het CPB aangeeft dat zij juist het alternatief van '2x6 in de bak' wel degelijk kansrijk acht, daarbij ook rekening houdend met hetgeen door de Commissie Schoof t.a.v. verkeersveiligheid van het alternatief '2x6 in de bak' in haar rapport naar voren is gebracht.

Daarnaast is dus bij de uitgevoerde verkeersberekeningen toch in eerste instantie en dus ook bij de toetsing van het OTB aan de zogenaamde NoMO-normen steeds uitgegaan van het zogenaamde 'GE-scenario', dus maximale groeiscenario dat dan deel uitmaakt van de groeiscenario's WLO 1.

Weliswaar heeft er mede n.a.v. in die zin ingebrachte zienswijzen er nog een zogenaamde gevoeligheidsanalyse m.b.t. de zogenaamd WLO 2 groeiscenario's, dus de scenario's 'Hoog' en ook 'Laag' (zie in deze dus ook de: 'Nota van Antwoord TB A27/A12 2016', Deel I, Bijlage 1: Gevoeligheidsanalyse scenario's (RWS, 2016)', Fig. 1: 'Indicatieve vergelijking scenario's'. pag. 4), evenals heeft er in het kader van het Tracébesluit A27/A12 2020 alsnog in verkeerskundige zin een vergelijking plaatsgevonden tussen het 'GE-Scenario' en 'Scenario Hoog' (zie in deze dus met name ook de: 'Oplegnotitie Verkeer Tracébesluit A27/A12 2020'), maar duidelijk zal ook uit gegeven analyses zijn dat bij de gegeven WLO 2 scenario's van een lagere verkeersbelasting sprake is, met dus ook afhankelijk van het gekozen scenario een veel lagere belasting van het wegennet.

Juist gezien de uitkomsten van de eerder in 2016 uitgevoerde gevoeligheidsanalyse en ook nieuwe berekeningen met het zogenaamde 'Scenario Hoog', dus uitgaande van de toch lagere verkeersbelasting die ook met dat scenario gepaard gaan, laat staan met het 'Scenario Laag' (eveneens uit WLO 2), zeker ook als we met de verwachte verkeerseffecten van COVID-19 rekening houden, dan had het o.i. dus wel degelijk voor de hand gelegen, ook vanuit de noodzaak tot een zorgvuldige besluitvorming, dat in ieder geval ook het: 'alternatief 2x6 in de bak' in die zin was doorgerekend, niet in de laatste plaats aangezien er ook bij dat alternatief wel degelijk wordt uitgegaan van het zogenaamde 'ontweven' van diverse verkeersstromen²⁰. Een dergelijk doorrekening, dat dus mede ook uitgaande van het

¹⁹ Overigens zijn er verschillende trajecten op de Rijkswegen in Nederland waar al een regime van 80 (of 90 km/uur) wordt aangehouden, o.a. t.b.v. verbetering luchtkwaliteit.

²⁰ Zoals ook uit de in de: 'Oplegnotitie Verkeer 2020' in die zin gegeven cijfers voor zowel het 'Scenario Hoog' als het 'Scenario Laag' worden gegeven, komt dus naar voren dat er tussen beide scenario's toch ook aanzienlijke verschillen zijn, zoals bijvoorbeeld t.a.v. het aantal personenauto's, waarvan dus voor 2040 bij het 'Scenario Hoog' sprake zou zijn van 9.7 miljoen personenauto's en bij het 'Scenario Laag' van 8.4 miljoen personenauto's, etc. (zie in deze dus ook de 'Oplegnotitie Verkeer 2020', Bijlage C: 'Uitgangspunten verkeersberekeningen NRM 2020', pag. 36). Meer in het bijzonder blijkt dat dus ook uit de: 'Nota van Antwoord TB A27/A12 2016', Deel I, Bijlage 1: 'Gevoeligheidsanalyse scenario's (RWS, 2016)', Fig. 1: 'Indicatieve vergelijking scenario's', pag. 4 en

'Scenario Laag', moet o.i. dus niet alleen relevant worden geacht om vanuit een zorgvuldige besluitvorming er inzicht in te krijgen of dit een variant is die wel of althans beter aan de daaraan gestelde (wettelijke) (beleids)kaders (in brede zin) voldoet, maar ook gezien de naar verwachting veel lagere maatschappelijke kosten van deze variant, ook al zal dat dan door een alsnog daarna uit te voeren MKBA dan nog wel moeten worden bevestigd (zie in deze wederom de: 'Second opinion MKBA Ring Utrecht (CPB, 2014)').

In procedurele zin is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan ook van mening dat er t.a.v. de Ring Utrecht van een zorgvuldige (en dus weloverwogen) besluitvorming, ook gezien de daarmee in het geding zijnde belangen van natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals die van het milieu/leefomgeving, geen sprake is geweest (zie in deze ook de Awb, Afdeling 3.2: 'Zorgvuldigheid en belangenafweging', Art. 3.2).

Weliswaar wordt door de Min. van I&M in de: 'Nota van Antwoord Tracébesluit A27/A12 2020' op diverse dienaangaande in de 'Zienswijze' van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op het OTB naar voren gebrachte zienswijzen een reactie gegeven, maar zij komt daarbij o.i. toch tot een andere interpretatie van de uitkomsten die uit de diverse onderzoeken naar voren komen dan die daaraan o.i. zouden moeten worden gegeven.

Meer in het bijzonder toetst de Min. van I&M de gekozen oplossing feitelijk alleen aan relevante wettelijke (beleids)kaders, waarbij zij dan (vaak) t.a.v. de uitgevoerde onderzoeken tot andere conclusies komt dan die de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. daaruit trekt, waarop hierna in Hoofdstuk 2.3: 'Inhoudelijke aspecten' nog nader in inhoudelijke zin zal worden ingegaan.

Waar het o.i. daarnaast evenwel om gaat, dus behalve dat er wordt gekeken of er daarbij een zorgvuldige belangenafweging heeft plaatsgevonden (zie ook hiervoor), of met de gekozen oplossing, dus in het voorkomende geval de 'Voorkeursvariant', de andere belangen daardoor niet onevenredig worden geschaad t.o.v. het belang dat met die keuze zou zijn gediend (zie in deze dus ook de Awb, Afd. 3.2: 'Zorgvuldigheid en belangenafweging', Art. 3.4, lid 2).

Bezien we wat betreft dat laatste dan het voorliggende besluit, dan is het zo, zoals ook uit de diverse dienaangaande uitgevoerde onderzoeken naar voren komt, dat met de beoogde verbreding van de A-27/A12 er dus allereerste door toename emissie stikstof er dus allereerst een al dan niet significante aantasting van een relatief groot aantal in diverse Natura-2000 gebieden voorkomende habitats zal plaatsvinden en dan in het bijzonder op de Veluwe. Daarnaast zal is er dus ook sprake van een significante aantasting van het NNN, zoals van het landgoed Amelisweerd (t.g.v. een (verdere) verbreding A27), maar ook van de landgoederen Sandwijck en ook Oostbroek (t.g.v. een (verdere) verbreding van de A-28). Dit zijn allemaal gebieden met (zeer) hoge ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Ook zal er een (verdere) aantasting van het milieu/leefklimaat aan weerszijden van beide rijkswegen plaatsvinden, evenals ook van de eveneens beoogde verbreding van de A12.

Alhoewel er dan een aantal mitigerende, compenserende en (bovenwettelijke) maatregelen wordt genomen, zal de verbeterde doorstroming van het verkeer die met de gegeven verbredingen gepaard gaat o.i. op geen enkele wijze opwegen tegen de aantasting van waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals de verslechtering van het milieu/de leefomgevingskwaliteiten die met gegeven verbredingen en dus ook de daarmee gepaard gaande toename van de automobilititeit gepaard gaan, ook al aangezien er voor de thans gekozen verkeersoplossing er dus wel degelijk goede alternatieven bestaan.

In die zin is er o.i. dus wel degelijk sprake van dat in het voorliggende besluit de belangen van natuur, landschap, cultuurhistorie en ook van het milieu/de leefomgevingskwaliteiten onevenredig worden geschaad t.o.v. het (vermeende) verkeersbelang.

Een ander procedureel aspect is met name toch ook de betekenis die aan het: 'Toetsingsadvies A27/A12 Ring Utrecht (Commissie voor het m.e.r., 2020)' binnen het gehele proces dient te worden toegekend. Weliswaar is dan zoals ook hiervoor onder het Hoofdstuk 1: 'Planproces' reeds aangegeven n.a.v. het 'Toetsingsadvies A27/A12 Ring

Utrecht (Commissie voor het m.e.r., 2020)' het MER-rapport op punten aangepast, maar dat was toch vooral t.a.v. monitoring en ook bepaalde duurzaamheidsmaatregelen, maar voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. heeft kunnen nagaan dus niet t.a.v. de gevolgen voor wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN en ook niet t.a.v. beschermde soorten. Dus is (en blijft) het o.i. in die zin toch de vraag of het MER-rapport in die zin uiteindelijk die essentiële informatie bevat teneinde het milieubelang op een volwaardige manier te kunnen laten meewegen. In die zin was het in ieder geval dus goed geweest als het n.a.v. het 'Toetsadvies' bijgestelde MER-rapport nogmaals aan de Commissie voor het mer was voorgelegd.

2.3 Inhoudelijke aspecten

Bezien we vervolgens dan de wijze waarop in het Tracébesluit A27/A12 2016 en ook 2020 en bijbehorende MER's 1^e en 2^e fase op basis van de daartoe uitgevoerde nadere onderzoeken een nadere onderbouwing van dat besluit heeft plaatsgevonden dan zijn daarbij toch een groot aantal kritische kanttekeningen te plaatsen, zeker ook als deze worden afgezet tegen de daartoe gegeven (wettelijke) (beleids)kaders.

Hieronder zal bij die gemaakte keuzen worden stilgestaan en dan in het bijzonder bij de daarbij aangehaalde relevante onderzoeksrapporten, inclusief ook diverse per afzonderlijk aspect gegeven 'Oplegnotities'. Daarbij zal m.b.t. de o.i. relevante thema's zoveel mogelijk de volgorde uit de Toelichting op het Tracébesluit A27/A12 2020, evenals de: 'MER 2e fase', inclusief ook: 'Actualisatie MER 2^e fase 2020', worden aangehouden.

2.3.1 Nut en noodzaak van de gekozen verkeersoplossing

Zoals ook uit diverse rapporten kan worden afgeleid, evenals ook de uitgevoerde MKBA's, is het afhankelijk van welk economisch groeiscenario men uitgaat of de 'Voorkeursvariant' zoals deze in het Tracébesluit A27/A12 2020 ruimtelijk is doorvertaald, dus o.a. voor de A27 ter hoogte van de bak van Amelisweerd met 2x7 rijstroken, nu wel of niet vanuit het maatschappelijke perspectief een positieve uitkomst heeft²¹.

Wat betreft de toegepaste verkeersmodellen wordt daar met name in het: 'Deelrapport Verkeer (2016)' en nu ook de: 'Oplegnotitie Verkeer A27/A12 2020' uitgebreid bij stilgestaan. Duidelijk is dat deze modellen vaak voor derden als een 'black box' functioneren, zodat het moeilijk is te verifiëren of de uitkomsten ook daadwerkelijk kloppen. Ook gezien de expertise die in die zin kennelijk wel bij o.a. het MOB en daarbij aangesloten maatschappelijke organisaties aanwezig is (zie ook de: 'Nota van Antwoord 2020', Zienswijze/ZWE 560, onder met name 3, pag. 520-521), verwijst de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vooralsnog naar de daar naar voren gebrachte kritiek op de toegepaste verkeersmodellen.

In ieder geval is men bij de keuze voor het: 'VKA' en dus uiteindelijk ook de 'Voorkeursvariant' die aan het Tracébesluit A27/A12 2016 ten grondslag ligt, wat betreft de toename van de automobiliteit, dus ook de verkeersintensiteiten, kennelijk primair uitgegaan van het zogenaamde: 'GE-scenario', dus maximale groei-scenario (zie in deze overigens zowel het: Tracébesluit A27/A12 2016, Hoofdstuk 2.1: 'Nut en noodzaak', als ook het: 'Deelrapport Verkeer 2016', hoofdstuk 4.1.3: 'Toekomstscenario's'), waarbij dan wordt geconstateerd dat met het project (ruim) aan de streefwaarden zal worden voldaan (zie ook het: 'Deelrapport Verkeer 2016', Tabel 8.2: 'Reistijdfactoren trajecten in situatie met traject, pag. 108).

Weliswaar is ook naar de effecten van het lagere groeiscenario, het zogenaamde: 'RC-scenario', op de verkeersintensiteiten gekeken (zie in deze met name ook het: 'Deelrapport Verkeer 2016', Hoofdstuk 9: 'Laag Toekomstscenario'), zij het in beperkte mate, waarbij dan wordt geconstateerd dat in de referentiesituatie 2030 (t.o.v. het: 'GE-scenario') feitelijk alleen (nog) op het traject Utrecht-Noord en het Knooppunt Lunetten sprake zou zijn van een overschrijding van de zogenaamde streefwaarden (zie ook het 'Deelrapport Verkeer',

²¹ Overigens is het dus wel zo dat mede met de keuze van de bouwmethode met schermwand ter hoogte Amelisweerd de geschatte totale kosten voor het gehele project inmiddels zijn opgelopen met 265 miljoen euro tot 1490 miljoen euro, hetgeen naar verwachting nog wel hoger uit zal vallen, zoals met veel complexe projecten het geval is (vergelijk o.a. Noord-Zuid lijn Amsterdam, etc.)

hoofdstuk 9.2.3: 'Reistijdfactoren op trajecten HWN'), maar voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft begrepen gaat het daarbij maar om een zeer beperkte overschrijding die binnen de foutenmarge zou vallen.

Nu is in de vele zienswijzen op het OTB Tracébesluit A27/A12 naar voren gebracht, waaronder ook diverse overheden, dat er door het PBL op verzoek van het Ministerie van I&M inmiddels nieuwe toekomstscenario's zijn uitgebracht, namelijk de zogenaamde WLO-2 scenario's (zie in deze ook de publicatie: 'Nederland in 2030 en 2050 - Twee referentiescenario's (CPB & PBL, 2015)'). Op basis van die zienswijzen is er alsnog m.b.t. gegeven scenario's een zogenaamde gevoeligheidsanalyse uitgevoerd (zie in deze ook de: 'Nota van Antwoord 2016', Deel I, Bijlage 1: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's'). Uit de alsnog uitgevoerde gevoeligheidsanalyse(s), waarbij toch (wederom) voornamelijk wordt stilgestaan bij het 'Scenario Hoog', zal het dan duidelijk zijn dat voor het toekomstjaar 2030 de zogenaamde NoMo-norm slechts op enkele delen van het traject worden overschreden, te weten het NoMo-traject: 'A27 Utrecht-Noord - Knooppunt Lunetten' en ook het: 'Aanvullende traject': 'Knooppunt Ouderijn - A28 De Uithof', zij het slechts in zeer beperkte mate (zie in deze ook de notitie: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's', Tabel 1: 'Reistijdfactoren voor de wegvakken die in 2030 zonder project niet voldoen aan de streef-/richtwaarde op basis van het 'Scenario Hoog', pag. 6). De gegeven overschrijdingen zijn dan met name het gevolg van bepaalde knelpunten zoals deze dan nog op de zogenaamde 'Knooppunten' zouden resterend (zie in deze ook de notitie: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's', Fig. 6: 'Resterende knelpunten' én ook Fig. 7: 'Verbeteringen en verslechtingen als gevolg van project A27/A12 in het 'Scenario Hoog', pag. 14)²². Mét het project zou dus dan wel aan de gegeven NoMo-normen worden voldaan, zij het dus zeer ruim (zie in deze ook de notitie: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's', Tabel 4: 'Reistijdfactoren zonder en met project voor de wegvakken die in 2030 zonder project niet voldoen aan de streef of richtwaarde op basis 'Scenario Hoog', pag. 13).

Weliswaar zou bij gegeven berekening rekening zijn gehouden met investeringen op het gebied van (hoogwaardig) openbaar vervoer, waaronder de tram Utrecht CS-Uithof en ook investeringen in het langzaam verkeer zoals met de regio afgesproken in het kader van het VERDER-programma, maar als echt voor een duurzame transitie zou worden gekozen, dus overeenkomstig de maatregelen zoals deze op basis van het rapport: 'Kracht van Utrecht 2.0' worden voorgesteld, dan zouden die uitkomsten er o.i. toch geheel anders uitzien. Verder valt het op dat er weliswaar ook inzicht wordt gegeven hoe de 'intensiteitsontwikkeling' er in het 'Scenario Laag' zou uitzien, maar (wederom) alleen in zeer beperkte mate (zie in deze ook de notitie: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's', Bijlage 1: 'Vergelijk intensiteiten WLO-scenario's', pag. 16).

Ook al aangezien er t.g.v. de stikstofproblematiek de snelheid op alle rijkswegen tussen 06.00 en 19.00 uur is teruggebracht, evenals er sprake is van een actualisatie van het toegepaste verkeersmodel, dus van het NRM, met dus nu het model NRM 2020, zijn dus ten behoeve van het Tracébesluit A27/A12 2020 en dus ook de 'Actualisatie MER 2^e fase 2020' alsnog nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd, zowel m.b.t. het 'GE Scenario' (uit WLO 1), als ook m.b.t. het: 'Scenario Hoog' (zie in deze dus ook het rapport: 'Oplegnotitie deelrapport verkeer A27/A12 2020'). Daarbij wordt dan een vergelijking aangehouden tussen het toetsjaar voor het 'GE Scenario' van 2030 en voor het 'Scenario Hoog' van 2040, aangezien het verkeer ook na 2030 nog zou groeien. Weliswaar worden er daarbij ook m.b.t. het 'Scenario Hoog', NoMo-waarden boven de zogenaamde streefwaarden berekend (zie in deze dus met name ook de: 'Oplegnotitie deelrapport verkeer A27/A12 2020', Tabel 3.6: 'Reistijdfactoren in de ochtend- en avondspits in 2030 volgens het GE-scenario en 2040 Hoog, zonder project', pag. 16), waarbij er daarvan dan geen sprake meer zou zijn als het project wordt uitgevoerd (zie in deze dus ook de 'Oplegnotitie deelrapport verkeer A27/A12 2020', Tabel 3.10: 'Effecten op NoMo reistijdfactoren volgens 2040 Hoog en 2030 GE', pag. 19). Zoals ook hiervoor al meerdere keren aangegeven, had het o.i. dus wel degelijk goed

²² Overigens is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag of er bij de betreffende berekeningen er (toen) ook vanuit is gegaan dat men inmiddels bij besluit van de Minister van 7 december 2016 de snelheid op de A28 voor het traject tussen KM 5.8 en 16.7 (L)/17.2 (R) omhoog heeft gebracht van 120 km/uur naar 130 km/uur.

geweest als ook een analyse had plaatsgevonden voor het 'Scenario Laag', althans met een scenario waarbij er ook rekening mee wordt gehouden dat het gegeven dat meer mensen in de toekomst thuis zullen gaan werken, dat mede ook in gang gezet door COVID-19. Dat ook al aangezien dus ook het CPB en het PBL er kennelijk ook vanuit gaan dat in die zin eerder sprake zal zijn van het: 'Scenario Laag' dan het: Scenario Hoog' (zie in deze dus ook de: 'Oplegnotitie verkeer A27/A12 2020', Bijlage A: COVID 19 en investeren in infrastructuur', pag. 26 onderaan).

Juist ook om een zorgvuldige keuze mogelijk te maken tussen de diverse varianten moet het o.i. toch noodzakelijk worden geacht, zoals ook door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. in haar zienswijze op het OTB A27/A12 naar voren gebracht, dat ter vergelijking alle kansrijke varianten waren doorgerekend, zowel wat betreft hun verkeerseffecten, dat dus ook op basis van diverse groeiscenario's, inclusief dus ook het 'Scenario Laag', evenals van de daarmee gepaard gaande maatschappelijke kosten en baten. In het bijzonder gaat het o.i. dan om de eerder reeds aangehaalde: 'Nul-plus variant' en ook de zogenaamde: '2 x 6 rijstroken in de bak van Amelisweerd'.

Door ook deze varianten door te rekenen, zowel wat betreft hun verkeerseffecten, als ook de balans van kosten en baten, krijg je o.i. dus pas echt een goed inzicht welke keuzen er zijn en welke uiteindelijk vanuit het algemene belang zouden moeten prefereren, dus niet alleen vanuit de doelstellingen van de automobiliteit (sec), maar ook vanuit de daarmee in het geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals het milieu (denk ook aan luchtkwaliteit, stikstofproblematiek, etc.) en de leefomgevingskwaliteit (zie in deze wederom de: 'Second opinion MKBA Ring Utrecht (CPB, 2014)'). Met de keuze de betreffende varianten, zoals dus de 'Nul-plus variant' of de die van '2x6 rijstroken in bak van Amelisweerd' kunnen immers niet alleen de aantasting van de natuur, het landschap en ook cultuurhistorie sterk worden beperkt, maar zullen (met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid) ook de maatschappelijke kosten veel lager zijn, ook al aangezien bij de 'WLO-2 scenario's' van een lagere groei sprake is en dan met name ook bij het 'Scenario Laag' t.o.v. het 'GE-scenario' (en in wezen ook t.o.v. het Scenario Hoog²³) en dus ook vanwege de daarmee gepaard gaande lagere verkeersintensiteiten van minder congestie, etc.. Dus de kans van een positieve kosten-baten balans, juist ook bij een lagere economische groei, moet o.i. bij de keuze van een dergelijke variant veel groter worden geacht.

Dan zou het natuurlijk ook goed zijn als bij de uitgevoerde verkeersberekeningen en bijbehorende toetsing aan de zogenaamde NoMo-normen er ook rekening zou worden gehouden met de innovaties zoals deze momenteel plaatsvinden in de autobranche en waarbij er zelfs al 'zelfsturende auto's' zijn²⁴. Daardoor wordt het tevens naar verwachting mogelijk in 'treintjes' te gaan rijden, waardoor er wellicht tot wel 30 % minder wegcapaciteit nodig is. Weliswaar wordt in de 'Nota van Antwoord 2020' dienaangaande aangegeven, dat we nog lang niet zover zijn, maar als je juist ter onderbouwing van je besluit van de situatie in 2030 (of 2040/2050) uitgaat dan zul je toch ook met dergelijke snelle ontwikkeling/trends nadrukkelijk rekening moeten houden, aangezien je anders de enorme investeringen, dus van (inmiddels) 1.49 miljard, grotendeels voor niets doet. Dat natuurlijk nog afgezien van de effecten op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie en ook het/de milieu/leefomgevingskwaliteiten.

Verder is het ook bekend dat de jeugd van tegenwoordig nu al minder autobezit kent dan de oudere generaties (zie in deze ook de publicatie: 'Waarom jongvolwassenen de auto minder gebruiken (KIM, 2013)'), evenals dat er nu (ook in Utrecht) als nieuwe wijken worden gebouwd die al grotendeels autovrij zijn, zoals dus o.a. het geval is bij de zogenaamde Merwede-Kanaalzone, dus dat daarbij bij gegeven modelberekeningen rekening zou moeten worden gehouden.

²³ Zie in deze dus (wederom) de: 'Nota van Antwoord 2016', Bijlage 1: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's' en dan daarvan dan weer de betreffende Bijlage 1: 'Vergelijk intensiteiten WLO-scenario's', pag. 16.

²⁴ Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat trouwens heeft begrepen is net door de Minister het besluit genomen dat ook in Nederland zelfrijdende auto's, dus zonder een bestuurder, de weg op mogen, ook om proeven mogelijk te maken.

Meer in het bijzonder valt het bovendien op dat als men dan kiest voor de 'Voorkeursvariant', dus het project, dat er dan feitelijk op de gegeven NoMo trajecten van een aanzienlijke overcapaciteit sprake is (zie in deze wederom de: 'Oplegnotitie deelrapport verkeer A27/A12 2020', Tabel 3.10: 'Effecten op NoMo reistijdfactoren volgens 2040 Hoog en 2030 GE', pag. 19), waardoor er dus naar verwachting nog meer verkeer zal worden aangetrokken met dus alle consequenties voor het milieu/de leefomgevingskwaliteit en ook de omringende natuur en het landschap, inclusief de cultuurhistorie.

Wat daarbij dan tevens opvalt is dat er in de zogenaamde 'Referentiesituatie' en dan zowel in het 'Scenario 2040 Hoog' als het 'Scenario 2030 GE' geen sprake is van een overschrijding van de streefwaarde vanuit het Knooppunt Lunetten in de richting van de A27 Utrecht-Noord, dus aan de zijde van de bak die grenst aan het landgoed Amelisiweerd. Weliswaar is er nog wel in het 'Scenario 2040 Hoog' (en dus ook het 'Scenario 2030 GE') sprake van een overschrijding van de streefwaarde van Utrecht-Noord in de richting van het Knooppunt Lunetten, maar dat zou dus zo mogelijk ook kunnen worden opgevangen door aanpassingen binnen het Knooppunt Rijnsweerd en/of Knooppunt Lunetten of een 'gepaste' verbreding binnen de bestaande bak van Amelisiweerd, dus een 'maatwerkoplossing'.

Wat betreft de gekozen 'Voorkeursvariant' zou deze op basis van de uitkomsten van de daartoe uitgevoerde verkeersberekeningen niet alleen tot een betere doorstroming van het verkeer op de Ring leiden, dus het HWN, maar ook het onderliggende wegennet, dus het OWN.

Aangezien er evenwel stoplichten komen ter hoogte van de toerit van de afslag Bilthoven zouden er daar (dus op de N-234), in met name de richting van Utrecht mogelijk wel lange wachtrijen kunnen ontstaan, met ook gevolgen voor het daar voorkomende leefklimaat. In ieder geval blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch nog onduidelijk wat bijvoorbeeld de in het Tracébesluit A27/A12 2020 opgenomen nieuwe afslag op de Universiteitsweg (in de gemeente De Bilt) naar de A27 richting Breda, evenals de ontweving van de diverse rijbanen van de A28 naar de A27 richting Hilversum, de A27 richting Breda/A12 richting Arnhem en ook de A12 richting Den Haag, zoals deze juist aldaar zijn geprojecteerd (zie in deze ook de brochure A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld', de figuur 'Aansluiting de Uithof', pag. 44), betekenen voor de verkeersafwikkeling op de Universiteitsweg (N412) zelf, dus ook doorstroming naar de Uithof zelf, ook gezien de enorme groei van de Uithof zoals deze voor de komende tijd is voorzien (zie in deze o.a. ook het rapport: 'Utrecht Science Park - Analyse bereikbaarheid en maatregelen (Grontmij, 2015)'). Duidelijk zal zijn dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er zeker geen voorstander van is dat de Universiteitsweg alsnog wordt verdubbeld, gezien de effecten daarvan op aanwezige waarden van natuur, landschap en ook cultuurhistorie (zie in deze o.a. ook de: 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid (De Bilt, 2015)' en dan in het bijzonder ook de kaart: 'Raamwerk van kwaliteiten').

2.3.2 Geluid

Aan met name het aspect geluid wordt aandacht gegeven in de: 'MER 2e fase A27/A12 2016' en ook 'Actualisatie MER 2^e fase 2020', inclusief 'Deelrapport geluid A27/A12 2016' en ook 'Oplegnotitie Deelrapport geluid A27/A12 2020', inclusief diverse bijlagen. Ook al aangezien er steeds meer bekend wordt over de relatie tussen gezondheid/welbevinden en geluid (zie o.a. het rapport: 'Gezondheid en geluid (Gezondheidsraad, 1994)'), is het natuurlijk goed, ook al is men dat dan wettelijk verplicht, dat hier bijzondere aandacht aan wordt gegeven.

In de: 'Oplegnotitie Deelrapport Geluid A27/A12 2020' wordt dan aangegeven dat er weliswaar in het Tracébesluit A27/A12 2020 t.o.v. het Tracébesluit A27/A12 2016 een aantal wijzigingen zijn doorgevoerd (zie in deze dus ook de: 'Nota van Wijziging 2020'), zoals m.b.t. bepaalde geluidschermen, dat ook mede op basis van de in die zin ingebrachte zienswijzen en het m.b.t. die zienswijzen met betrokkenen gevoerde nadere overleg, evenals ook in die zin (bepaal)de Geluidsproductieplafonds (GPP's) opnieuw zijn vastgesteld, maar dat er vanwege het gegeven dat uit een daartoe *'uitgevoerde analyse is gebleken dat bij geen van de geluidsgevoelige objecten in het onderzoekgebied de maatgevende geluidsbelasting in de*

situatie met de verkeersgegevens voor 2039 (dus op basis van de meest recente prognoses van het NRM 2020) hoger is dan de geluidsbelasting met de verkeersgegevens voor 2036 (dus de prognoses op basis van het NRM 2015 zoals gehanteerd in het OTB 2016)', ervoor is gekozen om het akoestisch onderzoek niet te actualiseren en in die zin dus (in algemene zin) het maatregelenpakket uit het Tracébesluit A27/A12 2016 in stand te houden (zie in deze dus ook de 'Oplegnotitie Deelrapport geluid A27/A12 2020', pag. 27).

Wat betreft de eerder in 2016 uitgevoerde geluidsberekeningen wordt dan duidelijk waar welke toetswaarde (Lden, GPP) t.g.v. de uitvoer van het project wordt overschreden, waarbij dan wel zij aangetekend dat er voor zogenaamde saneringswoningen overigens een strengere toetswaarde van kracht is.

Vervolgens wordt dan op basis van een zogenaamde 'doelmatigheidsafweging' bepaald welke maatregelen al dan niet doelmatig zijn, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen zogenaamde bronmaatregelen (zoals toepassen dubbellaags ZOAB) en effectgerichte maatregelen, zoals het plaatsen van (geluidabsorberende) geluidsschermen. Voor zover er bij bepaalde geluidsgevoelige objecten nog steeds sprake is van een overschrijding van de toetswaarde wordt dan na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit bezien, althans zo heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat begrepen, of door het nemen van bepaalde geluidsmaatregelen voor afzonderlijke geluidsgevoelige objecten alsnog aan de wettelijke 'binnenwaarde' kan worden voldaan.

Aangezien er uit de in het kader van de OTB A27/A12 2016 uitgevoerde geluidsberekeningen volgt dat er met name in Lunetten ter hoogte van de A12 een overschrijding van de aldaar vastgestelde Geluidsproductieplafonds optreedt (zie ook: 'Deelrapport geluid - Hoofdrapport', Figuur 6-3: Overschrijding toetswaarde'), zullen nu juist daar geluidschermen van (maar liefst) 12 m hoog worden geplaatst.

In de Zienswijze van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is naar voren gebracht wat dergelijke hoge geluidsschermen dan betekenen, ook gezien de optredende reflectie voor de woningen (en ook aanwezige recreatie- en natuurgebieden) zoals die aan de overzijde van de A-12 zijn gelegen, waarbij dan in 'Nota van Antwoord 2020' wordt aangegeven dat de betreffende geluidsschermen aan de zijde van de weg geluidabsorberend worden uitgevoerd, zodat voor de woningen die tegenover de geluidschermen zijn gelegen dat een kleinere bijdrage is, die ruimschoots wordt gecompenseerd door het toepassen van een stiller wegdek op de A12. Maar waar het o.i. natuurlijk om gaat is wat de uiteindelijke effecten zijn en of daarbij aan wettelijke normen kan worden voldaan.

Wel is dus aangegeven dat vanwege de wijziging die in die zin sinds 1 januari 2018 m.b.t. het 'Reken en meetvoorschrift Geluid' is doorgevoerd, het effect van een project op de geldende Geluidsproductieplafonds (GPD's) tot een kilometer afstand in beeld moeten worden gebracht, zodat t.b.v. het Tracébesluit A27/A12 2020 de toets aan de geluidsproductie van het project op basis van de verkeersprognose voor 2036 aan de geldende Geluidsproductieplafonds opnieuw is uitgevoerd (zie in deze dus ook de 'Oplegnotitie Deelrapport Geluid A27/A12 2020', Bijlage 1). Op basis van die toets is dan duidelijk geworden dat er zowel ter hoogte van Zeist, als ook de Nieuwe Wetering tot een afstand van 1 km een overschrijding van de Geluidsproductieplafonds optreedt, maar dat uit in die zin uitgevoerde onderzoeken er bij geluidsgevoelige objecten er geen overschrijding van de toetswaarde optreedt (zie in deze dus ook de: 'Oplegnotitie Deelrapport Geluid A27/A12 2020', Hoofdstuk 3.2: Effect uitstraling project').

Wel is dus kennelijk uit de in die zin uitgevoerde berekeningen naar voren gekomen dat de Geluidsproductieplafonds die in het kader van het Tracébesluit A27/A12 2020 worden vastgesteld op 39 locaties hoger zijn dan die uit het Tracébesluit 2016, waaronder dus o.a. ook bij het landgoed Oostbroek (zie dus ook de: 'Oplegnotitie Deelrapport Geluid A27/A12 2020', Hoofdstuk 3.3: Veranderingen in geluidsgevoelige bestemmingen'). Aangezien aldaar dan geen sprake zou zijn van geluidsgevoelige bestemmingen, zou dat kennelijk in wettelijke zin niet tot nieuwe maatregelen aanleiding geven, maar dat neemt dus o.i. niet weg dat in de omgeving van die punten wel degelijk sprake is van een hogere geluidsbelasting, inclusief dus ook van het landschap en de natuur.

Verder zal natuurlijk door het geluid van het verkeer ook een verstoring van de aan de betreffende rijkswegen grenzende natuurgebieden plaatsvinden. Die effecten worden in het: 'Deelrapport Natuur 2016' en met name ook het kennelijk geheel herziene rapport: 'Deelrapport Natuur 2020' aan de orde gesteld.

In die beide rapporten wordt dan uitgebreid aandacht gegeven aan de geluidsbelasting van het project op met name het landgoed Amelisweerd (zie dus met name ook het: 'Deelrapport Natuur 2020', Hoofdstuk 5.5.4: 'Gebied met bijzondere betekenis Amelisweerd (onderdeel NNN). Op zich dus terecht dat hierbij bijzondere aandacht uitgaat naar de geluidseffecten op het landgoed Amelisweerd, dat ook gezien de er voorkomende bijzondere natuurwaarden, maar binnen het plangebied komen meerdere bijzondere landgoederen voor, zoals dat van Sandwijck en ook Oostbroek. In die zin zou het dus goed zijn dat bijvoorbeeld ook om de uitstralingseffecten die van het Knooppunt Rijnsweerd, dat een Prins Claus-pleinachtige constructie zal krijgen, op het omringende landschap en ook de natuur zal uitgaan nader in beeld worden gebracht, zoals o.a. op het landgoed Sandwijck.

Bij die toetsing wordt aangegeven dat wat betreft geluidseffecten men die in de Deelgebieden 2 en ook 3, waar de landgoederen Sandwijck, respectievelijk Amelisweerd onder vallen, beoordeelt als neutraal, aangezien door de te nemen geluidsmaatregelen per saldo de geluidsbelasting niet toe zal nemen. Uit de dienaangaande uitgevoerde berekeningen komt evenwel naar voren dat in vergelijking met de huidige situatie de geluidsgestoorde NNN (boven 42 dB(A)) zal toenemen met 65.1 ha, hetgeen toch als een wezenlijke toename kan worden gezien (zie in deze ook het: 'Mitigatie- en Compensatieplan 2016', Hoofdstuk 5.2.3: 'Geluidsbelasting').

Bij de toetsing is het o.i. evenwel behalve een toename van de oppervlakte van een geluidsgestoord gebied nog belangrijker te beseffen dat het ene natuurgebied (met de daarbij behorende (beschermde) soorten) het andere niet is en dat je dus wel degelijk dient te bezien welke voor geluid gevoelige soorten op een bepaalde plek aanwezig zijn. Zo is bekend dat bijvoorbeeld voor bosvogels er een afname van het aantal broedvogels optreedt als een drempelwaarde, te weten 42dB(A), wordt overschreden (zie in deze o.a.: 'Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties (Reijnen, M., Veenbaas, G. & Foppen, R., 1992)'). In die zin had het o.a. dus voor de hand gelegen als ook hier meer specifiek naar was gekeken, ook al aangezien in vrijwel alle natuurgebieden de betreffende drempelwaarde van 42 dB al wordt overschreden (zie in deze ook de betreffende figuren zoals deze daartoe in het 'Deelrapport Natuur 2020' zijn opgenomen en in het bijzonder ook het: 'Mitigatie- en Compensatieplan 2016', Fig. 5.1: 'Geluidsverschil op EHS-gebieden tussen project en autonoom', pag. 36, ook al is deze figuur door met name gekozen kleurgebruik niet eenvoudig te interpreteren).

In ieder geval zou het natuurlijk mooi zijn als ook m.b.t. de natuur er (bovenwettelijke) maatregelen zouden zijn genomen om de effecten van geluid op de natuur te beperken zeker als daar waar de geluidsbelasting voor daarvoor gevoelige soorten worden overschreden. In het bijzonder zou dat o.i. dan moeten gelden voor die natuurgebieden die zijn gelegen binnen de NNN, hetgeen overigens voor vrijwel alle natuurgebieden zoals deze binnen het plangebied zijn gelegen van toepassing moet worden geacht, althans voor zover deze natuurgebieden in het buitenstedelijke gebied zijn gelegen²⁵.

In die zin is gelukkig wel voorzien om de geluidsvoorziening zoals deze ter hoogte van Amelisweerd aan de oostzijde van de A27 nabij de Kromme Rijn voorkomt te handhaven, zij het dat er gelukkig voor is gekozen om de grondwal zoals deze daar nu nog voorkomt en die t.g.v. van het project dient plaats te maken - mede n.a.v. de daartoe ingebrachte zienswijzen - in de nieuwe situatie te vervangen door een begroeid scherm, zodat er daardoor ter plaatse minder waardevol bos behoeft te verdwijnen.

Dan is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inmiddels duidelijk dat er ter hoogte van de wildtunnel 'De Wildsche Hoek' aan de zijde van Zeist sprake is van het plaatsen van een nieuw geluidscherm ter vervanging van het huidige scherm dat vanwege de ter plaatse

²⁵ Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft begrepen wordt de natuur dus niet als een geluidsgevoelig object aangemerkt, maar juist om wat dat betreft significante effecten op de natuur te voorkomen, zeker als het om NNN- (of Natura 2000-gebieden) gaat, moeten mitigerende maatregelen om effecten op daarvoor gevoelige soorten dus wel degelijk relevant worden geacht.

beoogde verbreding van de A-28 zal moeten worden afgebroken (zie in deze ook het 'Deelrapport geluid 2016', Hoofdrapport', Tabel 7.3: 'Nieuw te plaatsen geluidsschermen langs de A28', evenals ook het: 'Landschapsplan 2016', Fig. op pag. 123, maatregel 57 en ook het: 'Tracébesluit A27/A12 2020, Overzichtskaart', pag. 9).

Hoewel die vervanging op zich natuurlijk logisch is, zou de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er toch voor willen pleiten dat geluidsscherm dan ook meteen door te trekken tot in ieder geval over de bestaande wildtunnel in de richting van het landgoed Oostbroek, waardoor ook in de nabijheid daarvan, althans in het ten zuid-westen daarvan gelegen natuurgebied (dus het landgoed Oostbroek), meer stilte zal zijn. Juist door de verhoogde ligging van dit kunstwerk, dat overigens een belangrijke functie vervult in de hier gelegen ecologische corridor (zie ook hieronder onder het hoofdstuk 2.3.4: 'Natuur'), gaat van de weg nu qua geluid en ook licht, zeker na de recente verbreding van de A28, al een sterk negatief effect op de omgeving uit en door het geluidsscherm door te trekken kan althans een deel van die effecten teniet worden gedaan.

Cumulatieve effecten

Mede n.a.v. de dienaangaande door (o.a.) de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. ingebrachte zienswijze heeft er in ieder geval nog een nadere geluidsberekening naar zogenaamde 'cumulatieve effecten' plaatsgevonden, waaruit dan naar voren komt, dat er in die zin geen aanleiding is om alsnog door aanvullende maatregelen de (cumulatieve) geluidsbelasting te beperken (zie in deze dus met name ook de: 'Oplegnotitie Deelrapport Geluid 2020', Hoofdstuk 3.7: 'Beschrijving cumulatieve effecten').

Dat zou dan in het bijzonder ook gelden voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg (in Groenekan), waar sprake is van een cumulatie van het geluid van de A27 en ook het spoor Utrecht-Hilversum, waarbij bij de gegeven berekening ook rekening zou zijn gehouden met het effect van de reflectie van spoorweggeluid gezien het gegeven dat daar vanwege het geluid van de A27 in hogere geluidsschermen is voorzien (zie in deze ook de: 'Nota van Antwoord 2020', Deel I, Hoofdstuk 2.5.3: 'Reflectie spoorweggeluid Koningin Wilhelminaweg Groenekan').

Overeenkomstig de: 'Oplegnotitie Deelrapport geluid 2020' wordt dan in die zin aangegeven dat er inmiddels wel met de beheerder van het spoor ProRail een nader overleg heeft plaatsgevonden waaruit dan naar voren zou zijn gekomen dat voor de woningen in het gebied van de rijksweg een verhoging van het scherm doelmatig is, sprake is van een saneringsopgave in het kader van het: 'Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)'. Aangezien evenwel de plannen van het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan niet past in de planning van het Tracébesluit 2020 en dus ook niet te bepalen is of het treffen van een maatregel langs de spoorlijn i.p.v. langs de A27 zal leiden tot een lagere cumulatieve geluidbelasting in de situatie na uitvoering van het saneringsplan, heeft men dus besloten om in het Tracébesluit A27/A12 2020 het scherm t.o.v. het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 ongewijzigd te laten (zie dus ook de: 'Oplegnotitie Deelrapport Geluid 2020', Hoofdstuk 3.5: 'Nadere beschouwing cumulatieve situatie Groenekan')..

Bovenwettelijke maatregelen

Duidelijk is ook dat het grootste deel van de 15 miljoen die voor zogenaamde bovenwettelijke maatregelen beschikbaar is naar geluidsmaatregelen zal gaan, ook al vraagt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich wel af of ook hierbij niet tot een evenwichtiger balans had kunnen worden gekomen, door bijvoorbeeld ook een groter bedrag voor fietspaden of (her)inrichting van het groen te komen, dat dan uiteraard los van de voor de zogenaamde 'Groene verbinding' ter beschikking gestelde gelden (zie in deze o.a. ook: 'Slotbeschouwing Delphiteam over de milieubeoordeling bij evaluerend ontwerpen van de Voorkeursvariant Ring Utrecht (Delphi team, 2014)').

2.3.3 Luchtkwaliteit

Duidelijk zal zijn dat een toename van het verkeer ook tot een verslechtering van de luchtkwaliteit zal leiden (zie in deze ook het: 'Deelrapport Luchtkwaliteit 2016', de tabellen in het betreffende hoofdstuk 5.2: 'Effectanalyse'), zij het op een enkele uitzondering na, zoals o.a. ten noordwesten Knooppunt Rijnsweerd, aangezien daar in een verandering van de

verbindingsbogen is voorzien.

In de 'Oplegnotitie Deelrapport Luchtkwaliteit 2020' heeft er een update plaatsgevonden van het: 'Deelrapport Luchtkwaliteit 2016', waarbij dan een actualisatie heeft plaatsgevonden op basis van het NRM 2019, zij het dat wel ook een gevoeligheidsanalyse heeft plaatsgevonden met het NRM 2020.

Op basis van de geactualiseerd berekeningen wordt dan geconcludeerd dat in het TB Ontwerp-2020 in 2030 overal wordt voldaan aan de grenswaarden zoals deze zowel t.a.v. NO_x, PM 10 als ook PM 2.5 zijn vastgesteld. Of hierbij ook is verdisconteerd dat bij veel auto's en ook vrachtwagens niet aan de eisen/normen wordt voldaan die aan die emissie worden gesteld (vergelijk ook het emissieschandaal van VW), blijft dan voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vooralsnog een vraag. Bovendien is het natuurlijk zo dat de grenswaarden zoals deze in de Europese richtlijnen zijn vastgesteld veel te hoog zijn t.o.v. wat door de WHO aanvaardbaar wordt geacht en waar bijvoorbeeld voor PM10 een norm van 20 µ-gram en voor PM2.5 van 10 µ-gram wordt aangehouden. Maar kennelijk wordt overeenkomstig de geactualiseerde berekeningen ook daaraan voldaan.

Verder blijkt uit de Roetkaart (van het RIVM), dat met name rondom de stad Utrecht vanwege de uitstoot van auto's en vrachtwagens er wel degelijk sprake is van een 'roetdeken', met dus alle gevolgen voor de (direct) aanwonenden.

Alhoewel het project is opgenomen in het NSL zou het goed zijn als ook daadwerkelijk alle innovatieve mogelijkheden worden aangewend om de negatieve effecten van de luchtkwaliteit uiteindelijk tot een minimum te beperken (vergelijk ook de zogenaamde NSL-schermen zoals deze al eerder in het plangebied zijn geplaatst om aan aldaar aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit te kunnen voldoen, evenals de: 'Mer 2e fase 2016', Fig. 18.2: 'Concept Wall4life - Groen scherm met een luchtreinigend vermogen').

2.3.4 Natuur

Zoals ook hiervoor in het hoofdstuk 1: 'Planproces' aangegeven is dus door de Raad van State het eerdere Tracébesluit A27/A12 2016 vernietigd vanwege de strijdigheid met de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). In die zin heeft er dus t.b.v. het Tracébesluit A27/A12 2020 alsnog een geheel herziene passende beoordeling plaatsgevonden m.b.t. de gevolgen van de toename van stikstofemissie die met het project gepaard gaat en daarmee van de stikstofdepositie op bepaalde Natura 2000-gebieden (zie dus ook het rapport: 'Passende beoordeling 2020 (RoyalHaskoningDHV, 2020)', evenals is op basis daarvan het: 'Compensatieplan stikstofgevoelige habitat Natura 2000-gebied Veluwe (RoyalHaskoningDHV, 2020)' opgesteld. Daarnaast hebben er tussen het moment dat het Tracébesluit A27/A12 2016 werd vastgesteld en het Tracébesluit A27/A12 2020 er kennelijk ook diverse aanvullende natuuronderzoeken plaatsgevonden, met name ook naar het voorkomen binnen het plangebied van overeenkomstig de Wet Natuurbescherming beschermde soorten. In die zin is dus kennelijk besloten het oorspronkelijke: 'Deelrapport Natuur 2016' geheel te vervangen door een geheel herzien: 'Deelrapport Natuur'. Daarnaast is dus ook een: 'Oplegnotitie mitigatie- en compensatieplan 2020' opgesteld, inclusief dus ook aandacht voor alle wijzigingen t.o.v. van het eerdere: 'Mitigatie- en Compensatieplan 2016'. Daarbij is dan logischerwijs meteen ook rekening gehouden met de wijzigingen zoals deze in die zin uit het Wijzigingsbesluit Tracébesluit A27/A12 2018 voortkwamen.

Bezien we de diverse rapporten die m.b.t. de natuur aan de uitgevoerde 'MER 2^e Fase 2016' en dan in het bijzonder ook de: 'Actualisatie MER 2^e fase 2020' en dus ook het Tracébesluit A27/A12 2020 ten grondslag liggen, dan is meteen duidelijk dat het voorgenomen initiatief tot aanzienlijke negatieve effecten zal leiden op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie (zie hiertoe het: 'Deelrapport Natuur 2020' én ook de zogenaamde: 'Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020 (RoyalHaskoningDHV, 2020)' m.b.t. effecten op zogenaamde Natura 2000-gebieden en in zekere zin ook zowel het: 'Compensatieplan stikstofgevoelige habitat Natura 2000-gebied Veluwe (RoyalHaskoningDHV, 2020)' en de: 'Oplegnotitie Compensatie en Mitigatieplan 2020').

Weliswaar worden er in de: 'Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan 2020' en ook het: 'Compensatieplan stikstofgevoelige habitat Natura 2000-gebied Veluwe (PoyalHaskoningDHV, 2020)' een aantal mitigerende en compenserende maatregelen voorgesteld, zoals deze ook (deels) zijn terug te vinden in het 'Landschapsplan 2020', maar deze kunnen o.i. het verlies aan waarden dat met voorgenomen initiatief gepaard gaat o.i. maar ten dele compenseren.

Eerst zal op de effecten van de Tracébesluit A27/A12 2020 op de Natura 2000-gebieden worden ingegaan en dan op die op het NNN. Daarna zal ook nog aandacht worden gegeven aan de effecten op beschermde soorten en houtige opstanden, waarna nog op de mitigatie en compensatie zal worden ingegaan.

Natura 2000-gebieden

Zoals met name ook uit de uitgevoerde 'Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020 (RoyalHaskoningDHV, 2020)' naar voren komt, zal het project mede ten gevolge van gewijzigde verkeerstromen op het Hoofdwegennet (HWN) dus niet alleen wat betreft de stikstofdepositie gevolgen hebben voor Natura 2000-gebieden die nog redelijk in de nabijheid van het plangebied zijn gelegen, maar met name ook op de Veluwe.

Aangezien uit de met AERIUS Calculator 2020 in die zin uitgevoerde modelberekeningen naar voren komt dat met name op bepaalde habitats van het Natura 2000-gebied er van een overschrijding van de zogenaamde Kritische Depositiewaarden (KDW's) sprake is, evenals op basis van een daartoe uitgevoerde ecologische analyses niet kan worden uitgesloten dat op bepaalde habitats significante negatieve effecten optreden, evenals deze ook voor bepaalde habitats na saldering op basis van het Stikstofregistratiesysteem (SSRS) niet kunnen worden weggenomen, is in die zin alsnog een zogenaamde ADC-toets uitgevoerd. Dat betekent dat dus eerst dient te worden gezien of er t.a.v. het project toch geen mogelijke alternatieven zijn, evenals dienen daarvan de dwingende reden van groot openbaar belang te worden aangetoond. Voor zover die alternatieven er dan niet zijn, evenals de dwingende redenen van groot openbaar belang in voldoende mate zijn aangetoond dienen er dan in ieder geval compenserende maatregelen te worden genomen teneinde te waarborgen dat de algehele samenhang van het betreffende Natura 2000 gebied bewaard blijft. In met name het Tracébesluit A27/A12 2020 wordt dan nader ingegaan op de betreffende ADC-toets (zie in deze dus ook het Tracébesluit A27/A12, Hoofdstuk 9.4: 'ADC-toets'). Met name in het rapport: 'Compensatieplan stikstofgevoelig habitat Natura 2000-gebied Veluwe (RoyalHaskoningDHV, 2020)' wordt dan nader ingegaan op de compensatie.

Hieronder zal nader wordt ingegaan op diverse rapporten en daaraan ten grondslag liggende onderzoeken, evenals ook op de zogenaamde ADC-toets.

Passende beoordeling

Uit de t.b.v. het Tracébesluit A27/A12 2020 uitgevoerde passende beoordeling komt dus op basis van de in zin met AERIUS Calculator 2020 uitgevoerde modelberekeningen naar voren dat er t.g.v. het project, zowel de gebruiksfase als de aanlegfase, er op meerdere Natura 2000-gebieden er sprake is van een toename van de stikstofdepositie (zie in deze dus ook het rapport: 'Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020', Tabel 4-9: 'Maximale stikstofdepositiestoename ter hoogte van stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden als gevolg van het Project Ring Utrecht aanlegfase (verschillende rekenjaren) en gebruiksfase, pag. 19). In die zin is voor de betreffende Natura 2000-gebieden en de er voorkomende habitattypen een 'ecologisch effectbeoordeling' opgesteld, evenals voor de er voorkomende Habitat- en Vogelrichtlijnsoorten.

Met betrekking tot de gevolgen van de met het project samenhangende toename in de stikstofdepositie voor de in een bepaald Natura 2000-gebied voorkomende habitattypen wordt dat aan de zogenaamde Kritische Depositie Waarde (KDW) een belangrijke betekenis toegekend. Indien door de met een bepaald project samenhangende toename in stikstofdepositie sprake is van een (verdere) overschrijding van de stikstofdepositie kan van

een significante aantasting van dat habitatype sprake zijn, waarbij er daarbij in het rapport wel ervan uit is gegaan dat voor zover sprake is van een toename van de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitats van kleiner dan 0.1 mol/ha/jaar dat dan geen sprake kan zijn van een significante aantasting (zie in deze dus ook het rapport: 'Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020', Hoofdstuk 5.1: 'Aanpak ecologische effectbeoordeling' en dan onder het hoofdje: '*Ecologische relevantie geringe stikstofdepositie < 0.10 mol N/ha/j*', pag. 20-21)²⁶.

Ook kan een toename van de stikstofdepositie vanwege de aantasting van daarvoor gevoelige habitats dus ook tot een significante aantasting van de er voorkomende en vaak aan meerdere habitattypen gebonden Vogel- en Habitatrichtlijn-soorten leiden.

Gezien de per Natura 2000-gebied voorkomende habitattypen en ook Vogel- en Habitatrichtlijnsoorten komt men dan op basis van de in die zin uitgevoerde 'ecologische effectbeoordeling' tot de conclusie, dat ook rekening houdend met zogenaamde cumulatieve effecten, dat uiteindelijk alleen voor het Natura 2000-gebied de Veluwe **significant negatieve gevolgen** voor een zestal habitattypen **niet met zekerheid zijn uit te sluiten** (zie in deze dus ook het rapport: 'Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020', Tabel 5.31: 'Samenvatting ecologische effectbeoordeling - Habitattypen waar significant negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten', pag. 139).

Aangezien er geen mitigerende maatregelen mogelijk zijn teneinde significant negatieve effecten van het project op betreffende zestal habitattypen te voorkomen, bijvoorbeeld door brongerichte maatregelen of overdrachtsmaatregelen of effectgerichte natuurbeheer en herstelmaatregelen (zie dus ook het rapport: 'Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020', Hoofdstuk 6: 'Mitigatie'), is vervolgens gekeken, dat met gebruikmaking van de mogelijkheden die de Spoedwet Stikstof in die zin biedt, of er in het zogenaamde Stikstofregistratiesysteem (SSRS) m.b.t. de habitattypen waarvoor dan significante negatieve gevolgen van het project niet met zekerheid zijn uit te sluiten nog stikstofruimte beschikbaar is teneinde die dergelijke effecten uit te kunnen sluiten. Met gebruikmaking van de betreffende mogelijkheden tot saldering resteren er op het Natura 2000-gebied Veluwe dan uiteindelijk nog 3 habitattypen, waarvoor significante negatieve gevolgen niet met zekerheid zijn uit te sluiten, te weten (zie in deze ook het rapport: 'Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020', Hoofdstuk 7: 'Ecologische beoordeling projecteffecten na saldering (SSRS)'):

- Habitatype H2330 Zandverstuivingen;
- Habitatype H2310 Stuifzandheiden met struikhei;
- Habitatype H9190 Oude Eikenbossen.

Gezien het gegeven dat ook na saldering er nog drie habitattypen zijn waarvoor significante negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten, dient t.b.v. het project dus een zogenaamde ADC-toets te worden uitgevoerd, dus te worden bezien of er toch geen alternatieven zijn, evenals de dwingende redenen van groot openbaar belang te worden aangetoond en tenslotte voor zover die alternatieven er dan niet zouden zijn en ook de dwingende reden van groot openbaar belang aangetoond er compensatie plaats te vinden. Wat betreft die compensatie komt men dan op basis van het zogenaamde Stikstof Effectvoorspellingsmodel (SEM) tot voor elk van de betreffende habitattypen tot een bepaald oppervlakteverlies wat dan gecompenseerd dient te worden, waarbij dan wel per type van een bepaald minimumareaal wordt uitgegaan (zie in deze dus ook het rapport: 'Passende beoordeling &

²⁶ De vraag voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dus allereerst wel of dat rechtmatig is, ook gezien de eerdere Uitspraak van uw Afdeling m.b.t. tot PAS, d.d. 29 mei 2019. Daarin is immers aangegeven dat ook voor zover sprake bij de PAS sprake was van een stikstofdepositie onder bepaalde drempelwaarden, hetzij 0.05 mol/ha/jr of 1 mol/ha/jr en waarbij dus in voorkomende gevallen met een melding kon worden volstaan, dat in strijd met het bepaalde in de Habitatrichtlijn moet worden geacht (zie in deze dus ook de: 'Uitspraak in kader PAS', d.d. 29 mei 2019, onder punt 33.3). Weliswaar wordt dan in het rapport onderbouwd waarom onder een dergelijke depositie van 0.1 mol/jr/ha geen sprake zou zijn van een bepaalde significante aantasting (zie in deze dus ook het rapport: "Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020", Hoofdstuk 5.1: 'Aanpak ecologische effectbeoordeling' en dan onder het hoofdje: '*Ecologische relevantie geringe stikstofdepositie < 0.10 mol N/ha/j*', pag. 20-21), maar o.i. zal elke overschrijding van de Kritische Depositie Waarde (KDW), hoe gering dus ook, uiteindelijk tot een significante aantasting leiden.

compensatieopgave stikstofdepositie 2020', Tabel 8.2: 'Berekende compensatieopgave per habitatype waar significant negatieve gevolgen als gevolg van kwaliteitsverlies door stikstofdepositie', pag. 152). Om eventuele onzekerheden in de totstandkoming en ontwikkelsnelheid van de compensatielocaties weg te nemen, is vervolgens het oppervlak te compenseren habitatype verdubbeld.

Bij die gegeven analyses zijn dan o.i. wel degelijk een aantal kritische kanttekeningen te plaatsen.

Allereerst is het dus zo dat met betrekking tot de stikstofproblematiek, dat dus mede op basis van uw Uitspraak m.b.t. de PAS, d.d. 29 mei 2019, door het zogenaamde Adviescollege Stikstofproblematiek/Commissie Remkes op verzoek van de Minister van LNV op 0 juni 2020 haar eindadvies is uitgebracht (zie dus ook het rapport: 'Niet alles kan overall – Eindadvies over structurele aanpak (Adviescollege Stikstofproblematiek, 2020)'²⁷). In dat advies wordt dan aan de Minister van LNV o.a. ook geadviseerd om in 2030 zowel de NH₃-emissies vanuit de landbouw, als ook de NO_x-emissies van alle sectoren, inclusief de mobiliteit, met minimaal 50 % te reduceren. Alhoewel wat het wegverkeer betreft in het advies wordt aangegeven dat indien wat betreft de emissiereductie wordt aangesloten bij het bestaande –veelal Europese – regelgeving er tot 2030 een emissiereductie van 53% wordt gehaald en dus geen extra maatregelen dienen te worden genomen, gaat het natuurlijk wel om het algemene doel te kunnen halen om de uitvoering van alle maatregelen. Nu is dus door de Minister in haar voorstel 'Wet Stikstofreductie en Natuurverbetering' tot 2030 niet van een reductie van de stikstofemissies van 50 % uit te gaan, maar van 26 %. Ten tijde van de behandeling in de Tweede kamer is op voorstel van de SP en D'66 die doelstelling, althans zo heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat begrepen, alsnog verhoogd naar 50% in 2035. Waar het natuurlijk uiteindelijk om gaat is de urgentie van de problematiek en ook of de stikstofproblematiek zo ook zodanig wordt opgelost dat daadwerkelijk van natuurherstel (of –verbetering) kan worden gesproken. Natuurlijk er worden, net als dat bij de PAS het geval was, financiën ter beschikking gesteld om herstelmaatregelen voor de natuur te nemen, maar als de stikstoflast gewoon te hoog blijft, dan blijft dat o.i. net als bij de PAS dus gewoon 'dweilen met de kraan open'.

Dan is er ook op verzoek van de Minister van LNV wat betreft het rekenen (met AERIUS) en ook het meten (o.a. ter validatie modellen) door het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof/Commissie Hordijk op 15 juni 2020 haar eindadvies uitgebracht (zie in deze dus ook het rapport: 'Meer meten, robuuster rekenen - Eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof (Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof, 2020)'²⁸). Feitelijk geeft het betreffende Adviescollege daarin aan dat het rekeninstrument AERIUS Calculator niet doelgeschikt is, waarvoor zij dat twee redenen aangeeft, namelijk:

- De onbalans tussen het detail dat het beleid vraagt en de mate van wetenschappelijke onzekerheid in het berekenen van de depositie op een klein oppervlak;
- De ongelijke behandeling van verschillende sectoren door het gebruik van verschillende modellen (SRM-2, OPS) bij de vergunningverlening.

Wat betreft het tweede punt wordt dan door het adviescollege aangegeven dat er bijvoorbeeld voor wegen wel een 'afkapgrens' van 5 km geldt, die bijvoorbeeld voor stallen niet bestaat.

Gezien de gegeven bevindingen adviseert het adviescollege daarom aan de gelijkwaardigheid, transparantie en robuustheid van AERIUS te vergroten door voor verkeer en landbouw hetzelfde model te gebruiken en een bron-receptormatrix te hanteren die eenvoud, efficiëntie en transparantie garandeert. Verder beveelt het adviescollege dus aan de depositie niet op een hexagoon, maar op een cluster van hexagonen, ingedeeld naar habitatype, te berekenen. Waarbij het dan wel van belang wordt geacht dat een

²⁷ Overigens is op 25 september 2019 door het Adviescollege Stikstofproblematiek reeds het advies: 'Niet alles kan – Aanbevelingen op de korte termijn (Adviescollege Stikstofproblematiek, 2019)' uitgebracht, dat als een tussentijds advies kan worden gezien.

²⁸ Ook door het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof wat dus ook al eerder op 05 maart 2020 het rapport: 'Niet uit de lucht gegrepen - Eerste rapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof (Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof, 2020)' uitgebracht.

afstandscriterium in acht wordt genomen. Ook zouden modellen beter met (satelliet)metingen moeten worden gevalideerd.

Bezien we het advies van het Adviescollege Meten en Berekenen dan is het dus o.i. allereerst de vraag in welke mate bij de berekeningen m.b.t. de stikstofdepositie zoals deze aan de m.b.t. het project uitgevoerde passende beoordeling ten grondslag liggen, dus die met AERIUS Calculator 2020, reeds met de betreffende bevindingen uit dat advies rekening is gehouden. In ieder geval heeft men kennelijk toch een bepaald maximale afstand vanaf de weg aangehouden, namelijk 5 km, waardoor o.i. toch van een bepaalde onderschatting van de uiteindelijke effecten sprake is.

Dan de passende beoordeling zelf. Op basis gegeven analyses, waaraan o.i. wel degelijk ook een bepaalde zorgvuldigheid ten grondslag ligt (zoals het gebruik maken van de gegevens/bevindingen uit de beheerplannen voor de afzonderlijke Natura 2000-gebieden en ook die uit de in het kader van de PAS in die zin opgestelde gebiedsanalyses), komt men dan uiteindelijk, alhoewel dus wel t.g.v. het project in een relatief groot aantal Natura 2000-gebieden van een toename van de stikstofdepositie sprake is (zie in deze dus met name ook het rapport: 'Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020', Tabel 4-9: 'Maximale stikstofdepositietoename ter hoogte van stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden als gevolg van het Project Ring Utrecht aanlegfase (verschillende rekenjaren) en gebruiksfase, pag. 19), tot de conclusie, zoals overigens hiervoor ook al aangegeven, dat na toepassing van de saldering op basis van het Stikstofregistratiesysteem (SSRS), dat er voor 'slechts' 3 habitattypen en dat dan met een relatief kleine oppervlakte significant negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten en in die zin dus alsnog compensatie dient plaats te vinden.

Natuurlijk voor elk als zodanig per Natura 2000-gebied aangegeven Habitatype en ook Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijnsoort wordt dan nader in ecologische zin onderbouwd waarom al dan niet van een significant negatief effect sprake zou zijn, althans dat niet is uit te sluiten, maar gezien de daarbij toegepaste systematiek, zoals dus het o.a. aanhouden van een ondergrens van 0.1 mol/ha/j, evenals te kijken naar de algemene trend voor een bepaald Habitatype en/of Habitatrichtlijn- of Vogelrichtlijnsoort, is o.i. toch uiteindelijk van een (sterke) onderschatting van de totale effecten die van het project uitgaan sprake.

Meer in het bijzonder geldt dat o.i. toch ook voor de oppervlakte per habitatype die dan uiteindelijk dient te worden gecompenseerd, dus voor de 3 habitattypen waarop ook na de toegepaste saldering een significant negatief effect niet kan worden uitgesloten. In deze kan dan in het bijzonder ook worden verwezen naar het rapport: 'Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020' en dan de Tabel 8-1: 'Habitattypen binnen N2000-gebied Veluwe met een (maximale) projectbijdrage stikstofdepositie per klasse na inzet SSRS', pag. 152 en waaruit dus naar voren komt dat er toch ook na het toepassen van de saldering overeenkomstig het SSRS, hetgeen overigens niet te verifiëren is dan behalve op basis van de uitkomsten zoals deze daartoe in de betreffende Bijlage 5: 'AERIUS – Register afboeking SSRS' zijn gegeven²⁹, er (netto) per het betreffende habitatype toch nog steeds voor toch relatief grote oppervlakten (dus per relevant habitatype van enkele tot enkele tientallen ha.) sprake is van een toename van de depositie, maar dat er uiteindelijk met het toepassen van het zogenaamde Stikstof Effectvoorspellings Model (SEM 3.1) dus 'slechts' enkele tientallen en/of honderden m² overblijven die dan daadwerkelijk nog gecompenseerd zouden moeten worden (zie in deze dus ook het rapport: 'Passende beoordeling & compensatieopgave stikstofdepositie 2020', Tabel 8-2: 'Berekende compensatieopgave per habitatype waar significant negatieve gevolgen als gevolg van kwaliteitsverlies door stikstofdepositie niet zijn uit te sluiten', pag. 152).

Punt bij dit alles is dat er natuurlijk m.b.t. stikstof in de natuur ook een bepaalde draagkracht is, maar als die draagkracht, waarvoor dan de Kritische Depositie Waarde per als zodanig

²⁹ Dat geldt dus dan niet alleen t.a.v. de stikstofruimte die in het systeem aanwezig, maar met name ook hoe die stikstofruimte tot stand is gekomen. Natuurlijk bekend is dat het systeem wordt gevuld met de ruimte die beschikbaar is gekomen door de snelheid op rijkswegen gedurende de dagperiode te verlagen naar maximaal 100 km/uur, maar wordt daarbij ook gemonitord of dat de gemiddelde snelheid door die maatregel ook daadwerkelijk tot 100 km/uur is gedaald, want de indruk bestaat toch dat lang niet alle automobilisten zich aan die maximumsnelheid houden.

onderscheiden habitatype een belangrijke maat is, jaar in jaar uit wordt overschreden, ook al is dat dus met relatief geringe hoeveelheden, dat dan door de (ac)cumulatie, een en ander uiteraard ook afhankelijk van de gevoeligheid/kwetsbaarheid van een bepaald habitatype, dat uiteindelijk tot onomkeerbare effecten leidt (zie in deze dus ook Bijlage 5: Is de bodemverzuring in Nederland onomkeerbaar? – Door chronische depositie zal de natuur op de droge zandgrond niet zomaar herstellen (Bergsma, H. et al., 2018)³⁰.

ADC-toets (zie in deze dus ook het Tracébesluit A27/A12 2020, Hoofdstuk 9.4: 'ADC-toets')
Aangezien t.g.v. de met het project samenhangende toename van de stikstofdepositie uiteindelijk op bepaalde daarvoor gevoelige habitats van de Veluwe significante negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, is daarvoor dus alsnog een zogenaamde ADC-toets uitgevoerd. Dus is bezien of er toch geen alternatieven zijn, evenals of de dringende redenen van groot openbaar kunnen worden aangetoond en voor zover die alternatieven er dus inderdaad niet zijn en ook de dringende redenen van openbaar zijn aangetoond, het verlies dat optreedt dan in ieder geval te compenseren (zie in deze dus ook het zogenaamde: 'Guidance document Natura 2000'). In het Tracébesluit A27/A12 2020, Hoofdstuk 9.4: 'ADC-toets' wordt dan uitvoerig bij de ten behoeve van het project uitgevoerde ADC-toets stilgestaan.

Eerst zal bij de o.i. toch mogelijke alternatieven worden stilgestaan, waarna aan de dwingende redenen van groot openbaar belang aandacht zal worden gegeven, waarna de compensatie aan de orde zal worden gesteld, zij het dat laatste onder het volgende aandachtshoofdje.

Wat betreft die **alternatieven** zal het op basis van hetgeen reeds in hoofdstuk 1: 'Planproces' en ook hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' in die zin naar voren is gebracht duidelijk zijn dat deze er volgens de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus wel degelijk zijn.

In eerste instantie kan daarbij dan naar de diverse onderzoeken van het verkeerskundig onderzoeksbureau Goudappel en Cofeng worden verwezen, zoals het rapport: 'OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht - Rapportage (Goudappel Coffeng, 2009)', hoofdstuk 5: 'Resultaten berekeningen', evenals ook de 'audit' die zij op verzoek van de gemeente Utrecht hebben uitgevoerd en waarbij dan wordt geconcludeerd dat een oplossing uitgaande van 2x6 rijstroken in de bak van Amelisweerd wel degelijk veilig is als daarbij van een maximale snelheid van 80 km/uur wordt uitgegaan (zie in deze dus ook het rapport: 'Verkeersveiligheidsbeoordeling Alternatief 2x6 in de bak Amelisweerd (Goudappel Coffeng, 2013)').

Daarnaast is tevens recent door het verkeerskundig adviesbureau SUUNTA ook een studie naar de verkeerskundige inpasbaarheid en aanvaardbaarheid van het alternatief 2x6 in de bak van Amelisweerd gedaan, waarbij zij tot de conclusie komen dat een dergelijk alternatief niet alleen inpasbaar is, maar uitgaande van een maximum snelheid van 90 km/uur ook vanuit verkeerskundig opzicht (inclusief verkeersveiligheid) aanvaardbaar is (zie in deze dus ook het rapport: 'Verkeerskundig ontwerpen onderzoek A27 Knooppunt Lunetten – Knooppunt Rijnsweerd (SUUNTA, 2019)').

Door de Minister wordt dan betreffende mogelijke alternatieven in eerste instantie verwezen naar het document: 'Ring Utrecht – Proces van probleemverkenning naar Tracébesluit 205-2016'. In dat document worden dat de diverse processtappen beschreven en de keuzen die daarbij zijn gemaakt, waarbij dus steeds bepaalde alternatieven zijn afgevallen. Hiervoor is in met name hoofdstuk 1: 'Planproces' bij diverse processtappen stilgestaan en waarbij dus is aangegeven dat o.i. in onvoldoende mate rekening is gehouden met bepaalde

³⁰ Zie overzicht van diverse effecten stikstof op de natuur met name ook het rapport: 'Inzichten stikstofdepositie op natuur (WUR, 2019)'. Daarnaast ook het artikel: Stikstofdepositie sluipmoordenaar in de natuur (Bobbink, R., 2019). Ook vindt er t.a.v. de effecten van overmatige stikstofdepositie en dus -belasting op de natuur ook steeds meer bepaalde deelonderzoeken plaats, zoals bijvoorbeeld de effecten van N-depositie op de chemische samenstelling van planten (dus producenten) en daarmee ook weer op die dieren die de planten eten (dus consumenten) (zie in deze met name ook het rapport: 'Imbalance bij overabundance – Effect of nitrogen deposition on nutritional quality of producers and its subsequent effects on consumers (OBN, 2020)'). Ook kan in die zin worden verwezen naar de Nieuwsbrief Ontwikkeling + Beheer Natuurkwaliteit Winter 2020: 'Voedselkwaliteit'.

(natuurinclusieve) alternatieven die er dus wel degelijk waren, zoals dus met name ook het zogenaamde 'Nul-plus alternatief', maar ook het alternatief van '2x6 rijstroken in de bak van Amelisweerd'.

Wat betreft het alternatief zoals dat in 2019 door SUUNTA is ontworpen gaat de Minister daar dan in het Tracébesluit A27/A12 2020 op in waarom dit alternatief niet mogelijk zou zijn (zie in deze dus ook het Tracébesluit A27/A12 2020, pag. 204-205). Daarbij kan o.i. dan worden aangetekend, dat natuurlijk elk alternatief met bepaalde aanpassingen van de weg gepaard gaat, maar waar het bij de alternatieven van 2x6 in de bak om gaat is dat daardoor geen extra kap van het waardevolle bos van Amelisweerd nodig is, etc., terwijl ook een oplossing voor de voorliggende verkeerskundige problematiek wordt gegeven (vergelijk dus ook het principe van: 'Natuurinclusief ontwerpen').

Waar het o.i. hierbij met name ook om gaat dat overeenkomstig de Europese regelgeving dient te worden aangetoond dat er ook echt geen alternatieven bestaan die de Natura 2000 gebieden minder zouden aantasten, dus het minst schadelijk zijn (zie dus wederom het zogenaamde 'Guidance document Natura 2000'). In die zin was het o.i. wel degelijk goed geweest als de diverse alternatieven, zoals dus ook het: 'Nul-plus alternatief', het alternatief van de 'Kracht van Utrecht 2.0' of het 'Alternatief van 2x6 in de bak', ook echt wat betreft hun verkeerskundige effecten én ook de daarmee gepaard gaande stikstofdepositie op bepaalde Natura 2000-gebieden waren doorgerekend, hetgeen dus voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft kunnen nagaan dus niet is gebeurd.

Wat betreft **dwingende redenen van groot openbaar belang**, dat dan wel vanuit het juridisch perspectief van de Habitat- (en Vogel)richtlijn, wordt dan door de Minister verwezen naar diverse beleidsrapporten, zoals het SVIR. Zo wordt o.a. aangegeven dat de congestie op de ring de economische groei van de Randstad zou afremmen, inclusief ook die van de Metropool Utrecht en dus ook het Utrecht Science Park (USP). Nu leidt een almaar doorgaande economische groei, zeker als deze kwantitatief is, tot tal van problemen, zoals niet alleen de klimaatcrisis, maar ook de biodiversiteitscrisis en dus ook de stikstofcrisis duidelijk maken. Juist in die zin is dus echt een 'omslag' nodig.

Natuurlijk is het in die zin altijd goed voor zover van een bepaalde problematiek sprake is naar mogelijke integrale oplossingen te kijken, maar daarbij zouden o.i. dan wel ook echt duurzame oplossingen centraal moeten staan, waarvoor wat betreft een bepaalde overbelasting van het wegennet dan de 'Ladder van Verdaas' een bepaalde richting geeft (zie dus ook hiervoor onder bespreking diverse alternatieven).

Meer in het bijzonder is o.i. de 'nut en noodzaak' van de voorkeursvariant waarvoor dan dus uiteindelijk is gekozen in onvoldoende mate aangetoond. Bij de in die zin uitgevoerde berekeningen is dus steeds uitgegaan van (relatief) hoge groeiscenario's, zoals dus in eerste instantie het zogenaamde 'GE-Scenario' (uit WLO 1) en dus nu ook (ter vergelijking) het 'Scenario Hoog' (uit het WLO 2), maar door bijvoorbeeld ook uit te gaan van lagere groeiscenari'o's, zoals die het 'Scenario Laag' (uit WLO 2), die ook volgens het CPB en het PBL waarschijnlijker worden geacht, dat ook gezien bevindingen met COVID-19, had men o.i. in die zin een realistischer beeld gekregen.

Compensatie(plan) stikstofgevoelige habitat Natura 2000-gebied Veluwe

Dan de compensatie en waarin dan in het: 'Compensatieplan stikstofgevoelige habitat Natura 2000-gebied Veluwe' de mogelijkheden tot die compensatie worden geschetst (zie dus ook het rapport: 'Compensatieplan stikstofgevoelig habitat Natura 2000-gebied Veluwe (RoyalHaskoningDHV, 2020)'). Teneinde tot de compensatie te komen, dus voor zowel het Habitatype H2330 Zandverstuivingen, Habitatype H2310 Stuifzandheiden met struikhei, als het Habitatype H9190 Oude Eikenbossen, is dan een analyse van mogelijk daarvoor in aanmerking komende locaties uitgevoerd, dat dus uitgaande van de eisen die een dergelijk habitatype daaraan stelt. Uiteindelijk heeft men dan in samenwerking met Staatsbosbeheer (SBB) een aantal geschikte locaties gevonden, die dus nu niet als zodanig voor welk habitatype dan ook zouden kwalificeren, evenals die met het toepassen van bepaalde (beheer)maatregelen wel ook binnen een bepaalde periode, dus voordat het project wordt

uitgevoerd (dus maximaal 10 jaar tot 2029), voor de betreffende habitattypen zouden kwalificeren.

Toch bestaan bij de in die zin gevoerde aanpak wederom bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. een aantal (kritische) vragen. Allereerst wordt de compensatie dus gezocht binnen het bestaande Natura 2000-gebied Veluwe en met name dus op plekken waar ook nu al natuur voorkomt, zij het dat dat niet uit een bepaald habitatype bestaat dat aan daaraan te stellen eisen/voorwaarden voldoet. Dat lijkt wellicht logisch aangezien de betreffende habitattypen van nature op de Veluwe voorkomen, maar uiteindelijk betekent dat, terwijl er toch ook het project met een bepaald kwaliteitsverlies en in die zin dus ook oppervlakteverlies gepaard gaat, dat in totaal toch wel degelijk wat betreft het Natura 2000-gebied Veluwe als geheel toch van een bepaalde oppervlakteverlies, hoe klein ook, sprake is.

Dan – en dat is in het voorkomende geval toch belangrijker – gaat men dus voor alle van de betreffende typen die gecompenseerd dienen te worden van bestaande natuur uit, die dan tot het type dat dan gecompenseerd dienen te worden wordt omgevormd. Voor die omvorming worden dan afhankelijk van de Ausgangssituatie en dus ook het type dat gecompenseerd dient te worden diverse (beheer)maatregelen geadviseerd/voorgeschreven. Waar het Stichting Milieuzorg Zeist e.o. hierbij evenwel om gaat is dat ook op plekken waar de compensatie plaatsvindt ongetwijfeld ook van een bepaalde stikstofbelasting sprake is, hetgeen dus ook weer tot regelmatig ingrijpen zal leiden, dus zolang die stikstofbelasting niet aan de daaraan te stellen eisen voldoet, dus de zogenaamde ‘Kritische Depositie Waarde (KDW)’, dat men dan dus regelmatig zal moeten blijven ingrijpen, dat ongetwijfeld ook weer afhankelijk van het type, dus dat het ook in die zin ‘dweilen met de kraan’ open blijft.

Teneinde een duurzame instandhouding van binnen Nederland voorkomende Natura 2000-gebieden en aldaar voorkomende habitattypen en daarvan afhankelijke (beschermd) soorten, evenals in vergelijkbare zin van het NNN en daarvan afhankelijke (beschermd) soorten én ook (beschermd) soorten die buiten die gebieden leven te komen, zou men dus o.i. eigenlijk eerst de oppervlakte van de natuur moeten uitbreiden (tot minimaal 30%³¹), evenals de stikstofdepositie beneden de per habitatype van toepassing zijnde ‘Kritische Depositie Waarden (KDW)’ moeten brengen en pas dan (voorzichtig, dus gefaseerd en met respect voor bestaande natuurwaarden) bepaalde herstelmaatregelen moeten uitvoeren, aangezien je feitelijk anders toch achter vaak niet haalbare doelen blijft aanlopen.

NNN

Bezien we de effecten zoals deze van het voorgenomen initiatief uitgaan, dan zal er daardoor in ieder geval een significante aantasting van het NNN plaatsvinden, aangezien *‘het oppervlak van de NNN met 8.62 ha afneemt, er (aldaar) bijzondere soorten voorkomen en het deels om moeilijk vervangbare natuurwaarden gaat’* (zie ook het: ‘Deelrapport natuur 2020’, hoofdstuk 6: ‘Conclusies en beoordeling’, pag. 131 en met name ook het: ‘Mitigatie- en Compensatieplan 2016’, Hoofdstuk 5.2.6: ‘Aantasting wezenlijke kenmerken EHS (thans NNN), pag. 39 – 41).

Zoals uit het: ‘Deelrapport natuur 2020’ en ook het: ‘Mitigatie- en Compensatieplan 2016’ kan worden afgeleid gaat het daarbij met name om de aantasting van de landgoedbossen van Amelisweerd, evenals de op/nabij het landgoed Sandwijck aanwezige natuur. In de betreffende gebieden komen immers niet alleen waardevolle biotopen voor, maar ook vele beschermde soorten.

Naast betreffende rapporten is dus gezien het aantal wijzigingen (of zo men wil nadere uitwerkingen) van zowel de mitigerende als compenserende maatregelen wel ook nog de: ‘Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan 2020’ van belang.

Wat bij de toetsing aan het NNN overigens opvalt, is dat men daarbij niet tot nauwelijks ingaat op een aantal van de specifieke toetsingcriteria, zoals deze met betrekking tot de EHS/het NNN in de: ‘PRS/PRV Provincie Utrecht 2013-2028’ zijn opgenomen en waarbij het gaat om de volgende criteria (zie ook het Barro en ook de: ‘PRS/PRV 2013-2028’, Art. 4.11:

³¹ Zie in deze ook doelstelling Europese Unie in kader: ‘EU - Biodiversiteitsstrategie voor 2030’.

'EHS' en dan met name ook de daarbij gegeven toelichting)³²:

- de bestaande actuele en potentiële waarden van het ecosysteem, waaronder ook begrepen worden de vereiste omgevingsfactoren zoals donkerte, bodem, water en milieu;
- de robuustheid en de aaneengeslotenheid van de EHS;
- de aanwezigheid van bijzondere soorten;
- de verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen;
- oppervlakte;
- samenhang.

Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft kunnen nagaan is dus wel bij de toetsing aandacht gegeven aan de effecten op de/het: 'Oppervlakte/Ruimtebeslag', inclusief ook dat op de er voorkomende beheertypen, de: 'Effecten van stikstofdepositie' en ook het: 'Geluid', in het bijzonder dan op broedvogels, evenals wat dan als de: 'Overige effecten' wordt aangegeven, maar wordt in het: 'Deelrapport Natuur 2020' (in navolging overigens van het: 'Deelrapport Natuur 2016') niet tot nauwelijks ingegaan op de effecten van de voorgenomen wegverbredingen op de: 'Robuustheid en aaneengeslotenheid van EHS/NNN', de: 'Aanwezigheid van bijzondere soorten', de: 'Verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen', laat staan de: 'Samenhang' (vergelijk in deze ook het: 'Deelrapport natuur 2020', Tabel 5.12: 'Beoordeling natuur voor het totale project Ring Utrecht', pag. 129).

Hierbij kan dan ook nog worden aangetekend dat men er kennelijk bij de toetsing m.b.t. tot het toetsingscriterium: 'Oppervlakte/Ruimtebeslag' vanuit gaat dat er (pas) bij een oppervlakte van groter dan 5 ha sprake is van een score - -, dus zeer negatief, maar gezien we toetsingscriteria provincie Utrecht dan kan reeds bij een aantasting van enkele honderden vierkante meters (nl. bij meer dan 200 m²) sprake zijn van een significante aantasting, een en ander uiteraard afhankelijk van de natuurkwaliteiten die ter plaatse aanwezig zijn (zie in deze o.a. de zogenaamde: 'NNN-wijzer').

Weliswaar wordt in het: 'Mitigatie- en compensatieplan 2016' wel aan de toetsingscriteria: 'Robuustheid en aaneengeslotenheid', 'Verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen' en ook: 'Bijzondere soorten' een bepaalde aandacht gegeven (zie in deze ook het: 'Mitigatie- en compensatieplan 2016', hoofdstuk 5.2.6: 'Aantasting wezenlijke kenmerken EHS'), maar is dat ook in dat rapport eigenlijk nergens goed uitgewerkt, dat vaak ook door het ontbreken van bepaalde gegevens, waar in ieder geval wat betreft het voorkomen van beschermde soorten thans gezien de in die zin tussen 2016 en 2019 uitgevoerde inventarisaties nu veel meer zicht op bestaat (zie in deze dus ook het: 'Deelrapport Natuur 2020', Hoofdstuk 4.6: "Beschermde soorten Wet natuurbescherming")³³.

Meer in het bijzonder is de Commissie voor het m.e.r. in haar: 'Toetsingsadvies A27/A12 Ring Utrecht', d.d. 09 april 2020, dus ook kritisch over de wijze waarop de gevolgen van het project op de wezenlijke waarden en kenmerken van het NNN zijn getoetst (zie in deze dus ook het: 'Toetsingsadvies A27/A12 Ring Utrecht (Commissie voor het m.e.r., 2020)').

Weliswaar wordt dan nu in de: 'Actualisatie MER A27/A12 Ring Utrecht 2020' in de betreffende hoofdstukken 4 en 5 nader ingegaan op aantal aspecten zoals deze door de Commissie voor het m.e.r. in haar: 'Toetsingsadvies A27/A12 Ring Utrecht' naar voren wordt gebracht, maar aan bepaalde aspecten, zoals o.a. de gevolgen voor de wezenlijke waarden

³² Overigens heeft dus inmiddels door de provincie Utrecht eind 2016 een herijking van de PRS/PRV plaatsgevonden (zie in deze dus ook 'PRS/PRV (Herijking 2016)', evenals diverse herzieningen. Wat betreft de PRS/PRV (Herijking 2016) is dan wat betreft de EHS, thans NNN, dus het bepaalde in art. 2.4: NNN van belang, zij het dat ook gezien het bepaalde in Barro ook in die zin (mogelijk) een bepaalde herziening heeft plaatsgevonden.

³³ Waar het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. hierbij om gaat is dat het op zich natuurlijk mooi is dat er door de tussen 2016 en 2019 uitgevoerde inventarisaties nu een beter zicht bestaat op de binnen het plangebied voorkomend beschermde soorten, maar dat het voorkomen van die beschermde soorten dus ook nadrukkelijk in de effectenbeoordeling van het project op het NNN had moeten worden meegenomen. Hierbij kan dan meteen ook worden aangetekend dat de toetsing aan soorten die m.b.t. de EHS/het NNN relevant moeten worden geacht in het algemeen breder is dan alleen die soorten die overeenkomstig Wet Natuurbescherming zijn beschermd.

en kenmerken van NNN, wordt daarbij o.i. toch maar in zeer beperkte mate aandacht besteed, evenals dus ook nog aan bepaalde andere aspecten.

Eigenlijk geeft men m.b.t. tot het criterium: 'Aantasting robuustheid en aaneengeslotenheid' alleen aan dat *'er weliswaar door de verbreding het oppervlak van de EHS afneemt, maar er geen sprake is van versnippering'*, evenals m.b.t. het criterium: 'Verbindingen' dat *'er weliswaar diverse verbindingen worden geraakt door de Ring Utrecht, waarbij de belangrijkste is de ecologische verbinding langs de Kromme Rijn, evenals dat door de verbreding van de weg de ecologische verbinding onder de weg langer wordt, maar dat dat door een verruiming van de onderdoorgangen en een betere inrichting kan worden gemitigeerd'*.

Nu komt er tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied/Langbroekerwetering een belangrijke ecologische verbinding voor (zie in deze overigens ook bijlage 6: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages, 2009)'). Weliswaar is er in de brochure: 'A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld' een ecologische verbinding, althans structuur, opgenomen (zie ook de brochure: 'A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld', de fig. op pag. 20), maar ontbreekt feitelijk de net aangehaalde ecologische verbinding. Dat verbaast dan weer mede aangezien op veel andere plekken in zowel het: 'Deelrapport Natuur 2020', als ook in het 'Mitigatie- en Compensatieplan 2016' wel aan de betreffende ecologische verbinding wordt gerefereerd (zie ook het: 'Deelrapport Natuur 2020', Hoofdstuk 4.3: 'Algemene natuurkarakteristieken per deelgebied', onder het hoofdje 'Deelgebied 2', evenals het: 'Mitigatie- en Compensatie 2016', pag. 57-58). Bovendien staat in het: 'Deelrapport natuur 2020', pag. 131 aangegeven dat men de compensatie in kader aantasting van het NNN (en ook Boswet) juist in de omgeving van het landgoed Sandwijck heeft laten landen, aangezien daar de grootste oppervlakte aan EHS/NNN verdwijnt en zo (hier toch) tot een versterking van de hier gelegen ecologische verbinding (tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied) kan worden gekomen.

Nu zal door de met het project gepaard gaande verbreding van de A-28, behalve een verlies door een direct ruimtebeslag van de er voorkomende biotopen/habitats (zie ook het 'Deelrapport natuur 2020', Tabel 5.6: 'Beheertypen NNN in deelgebied 2', pag. 107), waarbij bij de beoordeling van de effecten dus wel rekening is gehouden, er daarmee tegelijkertijd meteen ook een negatief effect optreden op de hier voorkomende ecologische verbindingfunctie.

In de tekst wordt dan gelukkig wel gewag van de betreffende ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied gemaakt, maar worden de effecten van de wegverbreding op de betreffende verbinding feitelijk buiten beschouwing gelaten, althans o.i. onvoldoende in kaart gebracht.

Zo zal de 'Voorkeursvariant' aan de zijde van Sandwijck er toe leiden dat daar behalve een aantal bloemrijke graslanden, ook bosschages zullen worden aangetast (zie o.a. ook het 'MER 2e Fase 2016', Bijlage 2, Kaart: 10.5: 'Ontwikkeling bosgebieden'), die op dit moment een belangrijke schuilplek of zo men wil 'stepping stone' vormen voor in ieder geval een aantal soorten die van de hier voorkomende verbinding gebruik maken (o.a. de das). Dat is extra relevant gezien de zonering die op het landgoed Sandwijck aanwezig is tussen de meer drukke gedeelten rondom het landhuis en de meer rustige gedeelten ten noorden van de A-28. De soorten die van de betreffende verbinding gebruik maken stellen daaraan allen bepaalde biotoopeisen (zie hiertoe o.a. het rapport: 'Ecopassage Griffenstein bij de N237 (Alterra, 2009)'), wil deze althans goed kunnen functioneren, en in die zin zou het dus goed zijn als de effecten van de betreffende aantasting ook daadwerkelijk in beeld worden gebracht.

Feitelijk geldt dat ook voor de faunapassages die deel uitmaken van de hier voorkomende ecologische verbinding, zeker als het wildtunnels betreft, zoals dat bij de faunapassage onder de Universiteitsweg het geval is en ook bij de wildtunnel nabij Oostbroek, die aan de zuidzijde met 8.5 m zal worden verbreed.

Nu is de wildtunnel onder de A-28 bij Oostbroek, genaamd de 'Wildsche Hoek', (kennelijk) de langste en ook de breedste van Nederland, maar als deze nog aanzienlijk langer wordt, zoals immers het voornemen is, zou dat er wel eens toe kunnen leiden, ook gezien de gidssoorten (waaronder het ree) die er gebruik van maken, dat deze voor bepaalde soorten minder effectief zal kunnen worden (zie in deze o.a. ook: 'Onderzoek naar de ecologische betekenis van het viaduct onder de A-28 ten westen van Zeist (RIN, 1990)'). Bepaalde soorten stellen immers bepaalde eisen aan de doorgang, met name ook wat het zicht betreft en daarvoor zijn ook bepaalde 'richtlijnen' vastgesteld, namelijk dat voor de gidssoort het ree de *'hoogte x breedte/ lengte minimaal 1.5'* dient te zijn (zie in deze o.a. ook de 'Leidraad faunavoorzieningen bij Infra (MJPO, 2013), Bijlagen, Hoofdstuk 8.2.3: Grote faunavoorziening'), dus als de betreffende wildtunnel nog langer wordt is het dus o.i. wel degelijk van belang de ecologische effecten daarvan in kaart te brengen. Daarbij dient er dan o.i. ook nadrukkelijk rekening mee te worden gehouden, dat de tunnel thans niet geheel open is, maar in zekere zin uit een viertal 'compartimenten' bestaat, waarbij er voor de dieren die er gebruik van maken ook een onderscheid is in welk compartiment ze gebruiken, althans waar ze een bepaalde voorkeur voor hebben. Nu is de faunapassage 'De Wildsche Hoek' een faunapassage die heel veel door dieren wordt gebruikt, zo niet de beste gebruikte in de gehele regio, en mede gezien de cruciale functie die deze voor de hier gelegen ecologische verbinding heeft is het van belang dat ook zo te houden (zie wat betreft onderzoek betreffende faunapassages in de regio o.a. ook: 'Monitoring gebruik faunapassages Rijkswaterstaat Utrecht (Bureau Waardenburg, 2006)'). Nu blijkt uit de dienaangaande in de: 'Nota van Antwoord 2020' door Rijkswaterstaat op de in die zin door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. ingebrachte zienswijze gegeven reactie dat bij de voorgenomen wegverbreding de betreffende faunapassage nog steeds aan de richtlijnen zou voldoen die daartoe in de 'Leidraad faunavoorzieningen bij Infra' zijn aangegeven (zie in deze dus ook de: 'Nota van Antwoord', ZWE 00514 en dan onder zienswijzenpunt 13), maar ook gezien de enorme lengte van de passage en met name dus ook de aanwezige compartimentering, waarmede bij de door RWS in de gegeven beantwoording dus geen enkele rekening is gehouden, blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich toch afvragen of met de gegeven verbreding er voor bepaalde soorten, zoals bijvoorbeeld de gidssoort het ree, er toch geen kritische grens wordt overschreden.

Dan is er dus eveneens in een reconstructie voorzien van de op- en afritten van de Universiteitsweg naar de A28, alwaar zich onder de Universiteitsweg een belangrijke faunapassage bevindt. Weliswaar heeft er op basis van de dienaangaande ingebrachte zienswijzen er in overleg met de gemeente De Bilt een zodanige aanpassing van zowel de beoogde reconstructie, als ook de inrichting van het gebied (inclusief boscompensatie en ligging van het werkterrein) plaatsgevonden, dat nu in zekere zin wel meer rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van de betreffende faunapassage en ook de geleidende structuren naar die passage (zie in deze dus ook de: 'Oplegnotitie Compensatie- en Mitigatieplan 2020', Hoofdstuk 2.2: 'Nadere uitwerking NNN compensatie', Pag. 6-7), maar als men zich vanaf het begin rekenschap had gegeven van die faunapassage, had men mogelijk tot een andere oplossing van de reconstructie gekomen, ook al is deze dus op onderdelen alsnog aangepast.

Juist door ook de effecten van de ingreep op de binnen/in de nabijheid van het projectgebied voorkomende ecologische verbindingzone tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (inclusief bijbehorende faunapassages) goed in kaart te brengen, wordt ook duidelijk of door de betreffende ingreep, naast de direct ruimtelijke effecten op aanwezige biotopen (inclusief de aldaar voorkomende beschermde soorten), ook de: 'Verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen' in het geding is en daarmede dus ook de: 'Robuustheid en aaneengeslotenheid' en ook de: 'Samenhang' van de EHS/het NNN.

Gelukkig is er op basis van de ingebrachte zienswijzen wel voorzien in extra faunavoorziening ter hoogte van de kruising van N-234 met de A-27, dus de afslag Bilthoven, waardoor met name dassen deze weg nu makkelijker kunnen passeren.

Wat betreft hetgeen in voorgaande naar voren is gebracht wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus aangegeven, dat door het project er wel degelijk ook met de met het Tracébesluit

A27/A12 2020 gepaard gaande verbredingen van met name ook de A28 naast dus op: 'Bestaande waarden' er wel degelijk van een effect op de toetsingscriteria: 'Robuustheid en aaneengeslotenheid van EHS/NNN', de: 'Aanwezigheid van bijzondere soorten', de: 'Verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen' en dus ook de: 'Samenhang' zijn te verwachten.

Daarnaast zal met name de verbreding van de A-27 ter hoogte van Amelisweerd wel degelijk ten koste gaan van een aldaar aanwezig bijzonder waardevol bos, met dus ook een aantal (zeer) oude bomen, evenals ook (in de nabijheid) aanwezige beschermde soorten, zoals dus ook de das³⁴.

Die aantasting is dan niet alleen het gevolg van het ruimtebeslag t.g.v. de voorgenomen verbreding, maar dus ook van de bouwmethode die daarbij is gekozen en wel die van een schermwand met een diepte van 70/75 m. Weliswaar zouden er voor de aanleg van die schermwand dan geen extra bomen behoeven te worden gekapt, maar alhoewel daarbij dan de zogenaamde 'Hand aan de kraan-methode' wordt toegepast kunnen o.i. toch daarvan vanwege de door de schermwand nu juist aan de zijde van het landgoed Amelisweerd optredende stuwing van het grondwater wel degelijk significant negatieve effecten op dit bijzondere natuurgebied optreden, althans niet geheel worden uitgesloten (zie wat betreft eventuele effecten dus ook het rapport: 'Actualisatie MER A27/A12 Ring Utrecht - Deelrapport bouwmethode bemaalen met schermwand ter plaatse van de verdiepte ligging A27 (Witteveen + Bos Raadgevende Ingenieurs B.V., 2020)').

Meer in het bijzonder is ook de Commissie voor het m.e.r. in haar: 'Toetsingsadvies A27/A12 Ring Utrecht (Commissie voor het m.e.r., 2020)' dus wel degelijk ook kritisch t.a.v. de gekozen bouwmethode, evenals de mogelijke gevolgen, inclusief wel degelijk ook de risico's van lekkages en de effecten van het besluit om de schermwand te laten zitten.

Zoals ook hiervoor al aangegeven komt men wel degelijk ook in het: 'Deelrapport natuur 2020' tot de conclusie dat t.g.v. het project sprake is van een significante aantasting van het NNN (zie dus wederom het: Deelrapport natuur 2020', hoofdstuk 6: 'Conclusies en beoordeling', pag. 131).

Nu is dus voor de EHS/NNN het zogenaamde 'Nee, tenzij-beginsel' van toepassing, hetgeen betekent dat (zie overigens ook het: 'Mitigatie en compensatieplan 2016', pag. 23): *'voor zover er dus door het initiatief een significante aantasting van wezenlijke waarden en kenmerken plaatsvindt dient er dan dus eerst te worden gezien of er van een groot openbaar belang sprake is en of er geen alternatieven zijn. Pas als dat het geval is kan er sprake zijn van compensatie'*.

Bij de toetsing van de effecten wordt dan in het: 'Deelrapport Natuur 2020' wel aangegeven dat daarbij wel al rekening is gehouden met eventuele mogelijke mitigerende maatregelen, maar niet voor zover er sprake is van compenserende maatregelen. Alhoewel dan in het: 'Deelrapport natuur 2020' wordt geconcludeerd, zoals ook hiervoor al aangegeven, dat er t.g.v. het project van een significante aantasting sprake is (zie dus het: 'Deelrapport Natuur 2020', Hoofdstuk 6', 'Conclusies en aanbevelingen'), wordt deze aantasting kennelijk toch gebagatelliseerd, aangezien het grote openbare belang zou zijn aangetoond en er ook geen alternatieven zouden zijn (zie in deze ook de dienaangaande in o.a. de 'Nota van Antwoord' aangegeven reactie).

Zoals met name hiervoor evenwel ook al onder het Hoofdstuk 1: 'Planproces' en met name ook Hoofdstuk 2.3.1: 'Nut en noodzaak van de gekozen verkeersoplossing' naar voren is gebracht, moet aan het **grote openbare belang**, ook gezien de uitkomsten van de diverse uitgevoerde MKBA's en waarbij wordt geconcludeerd dat als sprake is van een lagere economische groei dan waarvan in het 'GE-scenario' wordt uitgegaan de maatschappelijk kosten-baten wel degelijk (zeer) negatief zijn én gezien het gegeven dat dus van een lagere economische groei momenteel wel degelijk sprake is (zie ook de betreffende zogenaamde WLO 2 scenario's en dan in het bijzonder het 'Scenario Laag'), dus wel degelijk ernstig worden getwijfeld, hetgeen dus op basis van de uitkomsten van het onderzoek dienaangaande door het CPB en PBL nog eens is bevestigd.

³⁴ Overigens is de in de directe nabijheid van de A27 op het landgoed Amelisweerd voorkomende dassenburcht nu kennelijk ook door RWS/SWECO ontdekt.

Alhoewel dan nu naast een doorrekening met het verkeersmodel NRM 2020 van het: 'GE-Scenario' (uit het WLO 1') ook die van het 'Scenario Hoog' (uit het WLO-2) is gemaakt, had het o.i. dus goed geweest, zoals ook hiervoor reeds aangegeven, dat op vergelijkbare wijze dus in ieder geval ook het 'Scenario Laag' was doorgerekend. In ieder geval maakt de: 'Gevoeligheidsanalyse WLO-2 Scenario's' zoals deze in 2016 n.a.v. de in die zin ingebrachte zienswijzen alsnog zijn uitgevoerd o.i. in voldoende mate duidelijk, dat er vanwege de geringere economische groei dan waarvan in het zogenaamde 'GE-scenario' nog werd uitgegaan en dus ook geringe groei van de automobiliteit/verkeersintensiteiten die met die geringere economische groei gepaard gaan, dat dus ook met minder grootschalige verkeersoplossingen kan worden volstaan. Zeker als alle kansen die er voor een flankerend beleid mogelijk zijn, zoals m.b.t. de automobiliteit (denk aan rekeningrijden), het OV en ook de fiets, ook daadwerkelijk zouden worden benut. Naast dus het gegeven dat werknemers naar verwachting veel meer dan tot voor kort het geval was, dus door COVID-19, van thuiswerken/telewerken gebruik zullen gaan en blijven maken.

Ook zijn er o.i. dus wel degelijk **alternatieven** aanwezig zijn en dan in het bijzonder het: 'Alternatief 2x6 door de bak van Amelisweerd', zoals dat in eerste instantie door Witteveen en Bos nader is uitgewerkt en waarbij dan later door de in die zin door Movares en Goudappel-Coffeng uitgevoerde 'audit' nog eens is bevestigd dat dit alternatief wel degelijk ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid aanvaardbaar moet worden geacht, mits wordt uitgegaan van een rijsnelheid van 80 km/uur (zie in deze overigens met name ook wederom de aanbevelingen zoals deze dienaangaande in de door het CPB uitgevoerde 'second opinion' naar voren zijn gebracht (zie ook: 'Second opinion MBKA Ring Utrecht (CBP, 2014)').

Ook is dus in 2019 alsnog het alternatief van 2x6 in bak van Amelisweerd door het ontwerpbureau SUUNTA nader uitgewerkt en waarbij hiervoor ook al meerdere keren is stilgestaan.

Voor zover dan onverhoopt toch aan de 'Voorkeursvariant' zou worden vastgehouden, acht de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het in ieder geval van belang dat wordt gekeken of met name de voorgenomen nieuwe parallelweg zoals deze nu zuidelijk langs de A28 is geprojecteerd, hetgeen eigenlijk een lange toerit vanaf de A27 naar de A28 is, wel zo lang dient te zijn dat deze in de richting van Zeist tot over het wildtunnel de 'Wildsche Hoek' reikt. Dat ook gezien de negatieve effecten die daarvan zoals hiervoor reeds aangegeven op de betreffende wildtunnel uitgaan. Juist door deze parallelweg korter te maken, zou de betreffende wildtunnel, die zo'n cruciale schakel in de hier voorkomende ecologische verbinding vormt, o.i. dus eenvoudig kunnen worden ontzien.

Door de Minister wordt dan dienaangaande in de 'Nota van Antwoord 2020' weliswaar aangegeven, dat vanuit gegeven regelgeving, die met name de verkeersveiligheid zou waarborgen, er voor de wijze waarop de invoegstrook komende vanaf de Uithof invoegt op de parallelrijbaan, die ter hoogte van Uithof 2 rijstroken heeft, maar waarvan er voor de aansluiting op de A28 1 rijstrook zal moeten afvallen, een grotere lengte nodig is tussen de invoeging en de afstreping van 2e rijstrook dan in de huidige situatie, waardoor dus het Wildtunnel de 'Wildsche Hoek' aan de zuidkant dient te worden verbreed met ca. 8.5 m (zie in deze dus ook de: 'Nota van Antwoord', ZWE 00514, onder zienswijzenpunt 13). Alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat in verkeerstechnische zin moeilijk kan beoordelen, is het wel zo dat nu net in het zandlichaam alwaar de verbreding dient te komen, er thans een bewoonde dassenburcht aanwezig is en ook in die zin is het dus de vraag of hier geen alternatieve oplossing aanwezig is die wel nadrukkelijk rekening houdt met aanwezige natuurwaarden³⁵. Evenals dus ter plaatse een significante aantasting van de EHS/het NNN te voorkomen.

Ook wat betreft de aantasting die met de aanleg van het Knooppunt Rijnsweerd met zich meebrengt voor het landgoed Sandwijkstraak is o.i. eenvoudigweg te voorkomen. Bijvoorbeeld door aldaar met een keerwand te werken, zodat het talud aanzienlijk smaller kan worden. Daarmee kunnen de hier voorkomende bomenrij en andere begroeiing eenvoudig worden

³⁵ Overigens is ook deze dassenburcht nu kennelijk eveneens door RWS/SWECO ontdekt.

gespaard. Ook voor de aanleg van een werkweg is een technische oplossing mogelijk, waarbij bomenrij en andere begroeiing worden gespaard.

Beschermde soorten

Dan is dus kennelijk in de periode tussen het Tracébesluit A27/A12 2016 en ook het Tracebesluit A27/A12 2020 veel uitgebreider gekeken naar binnen het plangebied voorkomend beschermde soorten, waarvan dan nu met name in het: 'Deelrapport Natuur 2020' uitvoerig verslag wordt gedaan (zie in deze dus ook het: 'Deelrapport Natuur 2020', Hoofdstuk 4.6: Beschermde soorten Wet Natuurbescherming'). Duidelijk is in ieder geval dat t.o.v. van het Tracébesluit A27/A12 2016 op veel meer plekken het voorkomen van beschermde soorten is gesignaleerd³⁶. In die zin heeft dus gezien de effecten op beschermde soorten er in het Tracébesluit A27/A12 2020 t.o.v. het Tracébesluit A27/A12 2016 er een bijstelling van de effectbeoordeling plaatsgevonden, in de zin dat voor de deelgebieden 2 en 3 er nu i.p.v. een score: - (negatief) een score: - - (zeer negatief) wordt gegeven. De totale score voor alle deelgebieden tezamen laat men evenwel op: - (zie dus ook zowel het 'Deelrapport Natuur A27/A12 2020', Tabel 5.12: 'Beoordeling natuur voor het totale project Ring Utrecht, pag. 129, als ook de 'Actualisatie MER A27/A12 2020'. Tabel 3.15: 'Samenvattende effectbeoordeling', pag. 33).

Weliswaar worden er dan in met name de: 'Oplegnotie Mitigatie en Compensatieplan 2020' tal van mitigerende maatregelen voorgesteld (zie in deze eveneens hierna onder het hoofdje: 'Mitigatie en compensatie'), zoals m.b.t. (strikt) beschermde vleermuissoorten, maar bijvoorbeeld ook de das en de ijsvogel (die o.a. een nestlocatie onder het wildviaduct de 'Wildsche Hoek' heeft), maar toch blijft het de vraag of in die zin de overeenkomstig de Wet Natuurbescherming vereiste 'gunstige staat van instandhouding' wel in voldoende mate is gewaarborgd. Indien uiteindelijk voor bepaalde soorten toch een Ontheffing nodig is, zal in ieder geval toch een nadere toetsing moeten plaatsvinden aan de voorwaarden die de Wet natuurbescherming daaraan stelt, hetgeen dan voor als zodanig onderscheiden soorten-categorieën, dus soorten die vallen onder de Vogelrichtlijn, soorten die vallen onder de Habitatrichtlijn én Andere/Nationale soorten verschillend is (zie in deze dus ook de: 'Wet Natuurbescherming', de Art. 3.1 e.v., 3.5 e.v. en 3.10 e.v.). Op basis van de wet is duidelijk dat dan in ieder geval voor elk van de als zodanig onderscheiden soorten-categorieën zal moeten worden aangetoond, dus behalve of de vereiste 'gunstige staat van instandhouding' al dan niet in gevaar komt, dat er 'geen andere bevredigende oplossing' is, evenals een bepaald 'belang' wordt gediend, hetgeen dan voor de diverse als zodanig onderscheiden soorten-categorieën weer anders is.

In ieder geval is het dus zo dat van het project op diverse plaatsen effecten uitgaan op vogels met een jaarrond beschermd nest, waaronder diverse nesten buizerd (dus soort beschermd in kader Wet Natuurbescherming, Art. 3.1 e.v.), evenals op diverse vleermuissoorten (dus soorten beschermd in kader Wet Natuurbescherming, Art. 3.5 e.v.). Ook heeft de das (dus soort beschermd in kader Wet Natuurbescherming, Art 3.10 e.v.) in of in de directe nabijheid van het plangebied diverse burchten, al dan niet in de taluds van de snelwegen die men dan wil gaan verbreden, zoals met name ook bij de A-28 het geval is.

Juist om de effecten van het project op diverse beschermde soorten te kunnen bepalen was het o.i. dus goed geweest als wel degelijk in die zin een uitgebreidere ecologische toets was uitgevoerd, zoals o.a. voor de das (zie in deze dus ook het: 'Kennisdokument Das (Bij12, 2017)'), zodat ook voor de er voorkomende beschermende soorten waarop het project bepaalde gevolgen/effecten heeft had kunnen worden bepaald of door het project, dus ondanks te nemen mitigerende maatregelen, toch de vereiste 'gunstige staat van instandhouding' niet in gevaar komt.

Ook blijft het toch vaak onduidelijk hoe men dan tijdens de bouw, ondanks te nemen mitigerende maatregelen (zie in deze dus met name ook de: 'Oplegnotitie Mitigatie- en

³⁶ Zie wat betreft het voorkomen van beschermde soorten en eventueel in die zin te nemen maatregelen overigens wat betreft de gemeente De Bilt ook de: 'Ecologiescan gemeente De Bilt (De Bilt, 2005)', ook al is deze wat bepaalde soorten betreft natuurlijk wel (enigszins) gedateerd.

compensatieplan 2020)'), toch bepaalde essentiële migratieroutes in stand wil houden. In het bijzonder geldt dat dan bijvoorbeeld voor de diverse beschermde diersoorten die van het wildviaduct de Wildsche Hoek gebruik maken, zoals de watervleermuis, de das, die eveneens veelvuldig van het betreffende wildviaduct gebruik maakt, maar ook de ijsvogel die er bovendien een nest heeft.

Houtige opstanden

Zoals met name ook uit het Wijzigingsplan A27/A12 Ring Utrecht 2018 naar voren kwam dient dus t.o.v. het: Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2016 een veel grotere oppervlakte aan bos te worden gekapt, dat aanvankelijk kennelijk werd aangenomen, dus i.p.v. 31 ha 59.1 ha. Dat zou dan o.a. ook met de keuze van de werkterreinen samenhangen, evenals ook onnauwkeurigheden in de topografische kaartbestanden.

Mede t.g.v. de grotere kap van bomen/bos heeft er m.b.t. het Tracébesluit 2018 A27/A28 Ring Utrecht 2018 toen ook een aanpassing van de scores m.b.t. milieueffecten plaatsgevonden en dan met name m.b.t. het toetsingscriterium: 'Ruimtebeslag op bos/stedelijk groen' dat van een score van - naar - - is gegaan. Aangezien de bomen/bossen die dus volgens het Tracébesluit 2018 A27/A28 Ring Utrecht extra dienen te worden gekapt dan geen deel uitmaken van het NNN en er ook geen beschermde soorten zouden voorkomen, is toen dus geconcludeerd dat van de extra kap geen extra negatief effect op de betreffende toetsingscriteria uitgaat. Wat betreft de eventuele effecten op beschermde soorten heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. in haar zienswijze op het Tracébesluit A27/A28 Ring Utrecht 2018 toen wel aangegeven dat aangezien t.b.v. het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2016 er geen vlakdekkende inventarisatie van beschermde soorten had plaatsgevonden, dat de effecten op beschermde soorten toch groter zou kunnen zijn dan thans ingeschat. Duidelijk is wel, zoals ook hiervoor onder het hoofdje: 'Beschermde soorten' al aangegeven, dat door de extra inventarisaties zoals deze tussen het Tracébesluit A27/A12 2016 en het Tracébesluit A27/A12 2020 hebben plaatsgevonden daarin in die zin thans een beter inzicht bestaat en dus ook een beter inzicht in in die zin alsnog te nemen mitigerende en/of compenserende maatregelen, uiteraard voor zover aan de daaraan te stellen wettelijke eisen kan worden voldaan.

Behalve effecten op de 'natuur', inclusief ook 'beschermde soorten', zal de kap van betreffende bomen/boschages evenwel ook tot aantasting van de binnen het plangebied (en daarbuiten) aanwezige landschappelijke kwaliteiten leiden en dus de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten. In die zin moeten o.i. dus de effecten op de ruimtelijke kwaliteit wel degelijk groter worden geacht dan eerder aangenomen, zoals dus de belevingswaarde. Weliswaar wordt dan in de: 'Notitie actualiteit MER en Landschapsplan 2018', zoals deze t.b.v. het Tracébesluit A27/A12 2018 is opgesteld, aangegeven dat om te voorkomen dat het effect van de belevingswaarde van het landschap verder verslechtert als gevolg van de extra kap van houtopstanden er waar mogelijk op de locatie van de kap de extra gekapte bomen worden herplant, maar voor zover dat al overal kan zal door de kap toch over langere tijd het op een bepaalde plek aanwezige landschapsbeeld worden aangetast.

Als zodanig was het dus goed geweest als men daartoe dus in aanvulling tot de in die zin eerder in het: 'Deelrapport Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit' m.b.t. het toetsingsaspect: 'Ruimte en ruimtelijk kwaliteit' gegeven beoordeling eveneens tot een lagere dus negatievere score had besloten en dan met name dus wat betreft het aspect: 'Belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit', dus i.p.v. de gegeven scores van een: - een - - (zie in deze dus het: 'Deelrapport Ruimte en Ruimtelijke kwaliteit 2016', Tabel 5.28: 'Beoordeling Ruimte en Ruimtelijke Kwaliteit', pag. 80-81).

Verder zal door de kap van de bomen/boschages, ook al aangezien deze vaak direct langs het tracé voorkomen er naar verwachting dus wel degelijk ook extra effecten wat betreft uitstraling van geluid en licht optreden, dus was het o.i. goed geweest als ook daaraan in de: 'Notitie actualiteit MER en Landschapsplan A27/A12 Ring Utrecht 2018' en dus ook de: 'Actualisatie MER A27/A12 Ring Utrecht 2020' bijzondere aandacht was gegeven.

Hoe een en ander ook zij, in het: 'Tracébesluit A27/A12 2020' is dus logischerwijs de overeenkomstig het: 'Tracébesluit A27/A12 2018' extra benodigde kap van bomen/bos

meteen verdisconteerd, evenals in diverse kaarten en in diverse deelrapporten/oplegnotities verwerkt.

Wat betreft de compensatie van de te kappen bomen/bosoppervlakten wordt dan aangegeven dat er in die zin een ruimhartige compensatie zal plaatsvinden, waaraan dan in het bijzonder in de: 'Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan A27/A12 2020' aandacht is gegeven (zie ook hieronder onder het hoofdje: 'Mitigatie en compensatie'). Wel blijft het daarbij voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. nog wel steeds onduidelijk of daarbij nu wel of niet met een bepaalde kwaliteitscompensatie is rekening gehouden, dat dus ook rekening houdend met de beleidsregels zoals deze in die zin binnen de provincie Utrecht m.b.t. kap bos van kracht zijn (zie in deze ook het: 'Beleidskader Wet Natuurbescherming provincie Utrecht – Natuurlijk waardevol', 'Supplement B': 'Beleidsregels natuur en landschap Provincie Utrecht 2017', Bijlage 1: 'Kwaliteitstoelagen en regels voor boscompensatie op basis van het Wnb (Art. 4.4, lid 3 Bnl)'). Ouder bos laat zich immers veel moeilijker compenseren dan jong bos.

Nu geldt voor de gegeven boscompensatie mogelijk nog een generieke Ontheffing voor RWS, maar dan zou het o.i. toch goed zijn als zij naar de geest van het Beleidskader van de provincie Utrecht zou werken.

Mitigatie en compensatie (in relatie tot NNN, Houtige opstanden en Beschermden soorten)

Hiervoor is dus onder het hoofdje: 'Natura 2000-gebieden' al stilgestaan bij de compensatie in kader significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden. Hieronder zal nog worden stilgestaan bij de mitigatie en compensatie van het NNN, Houtige opstanden en van Beschermden soorten.

Zoals uit het: 'Mitigatie- en compensatieplan 2016', evenals uit de: 'Oplegnotitie Mitigatie en compensatieplan 2020' en (dus) ook de 'Nota van Wijzigingen 2020' duidelijk wordt, is men voornemens de aantastingen zoals deze t.g.v. het project zullen optreden ruimhartig te compenseren, zowel wat betreft de compensatie in het kader van de EHS/NNN, als ook de compensatie van de houtopstanden in het kader van de Wet Natuurbescherming (voorheen Boswet), evenals de mitigatie ten beschermde soorten. Met name wat betreft de boscompensatie ter hoogte van het tracé heeft deze ook zijn weerslag gevonden in de: 'Oplegnotitie Deelrapport Landschapsplan 2020'.

Alhoewel dus wel sprake is van een bepaalde mate van overcompensatie, zowel m.b.t. het NNN (namelijk een compensatie van 15.14 ha t.o.v. een aantasting van 8.26 ha³⁷), als ook houtige opstanden (namelijk een compensatie van 64.7 ha tegenover een kap van 59.1 ha), blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch onduidelijk of wat betreft het NNN daarmee dan aan de kwaliteitstoelag m.b.t. zowel het NNN, zoals deze ook door de Provincie Utrecht in de PRV is vastgelegd (zie overigens ook de publicatie 'Spelregels EHS (LNV, 2007)'), alsook m.b.t. houtige opstanden in de provinciale regelgeving (zie in deze dus ook het: 'Beleidskader Wet Natuurbescherming provincie Utrecht – Natuurlijk waardevol', 'Supplement B': 'Beleidsregels natuur en landschap Provincie Utrecht 2017', Bijlage 1: 'Kwaliteitstoelagen en regels voor boscompensatie op basis van het Wnb (Art. 4.4, lid 3 Bnl)').

En alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op zich verheugd is, dat ervoor is gekozen een ruimhartige mitigatie (met name ook t.a.v. de binnen het studiegebied voorkomende beschermde soorten, waaronder diverse vleermuissoorten, etc.) en ook compensatie toe te passen, zowel m.b.t. de EHS/het NNN, als ook houtige opstanden in het kader van de Wet Natuurbescherming, stelt zij er wel in algemene zin vraagtekens bij hoe een en ander uiteindelijk in het gebied zal landen. Zo zijn er m.b.t. de boscompensatie in de: 'Oplegnotitie mitigatie- en compensatieplan 2020' een aantal locaties aangewezen, evenals heeft in die zin van de compensatielocaties nu ook een nadere en meer gedetailleerde uitwerking plaatsgevonden (zie in deze dus ook het rapport: 'Oplegnotitie Mitigatie- en compensatieplan

³⁷ Die aantasting van 8.26 ha is dan minder dan in het eerdere Tracébesluit A27/A12 2016, toen nog sprake was van een aantasting van 8.62 ha, hetgeen dan met name samenhangt vanwege het alsnog bij Amelisweerd gezien op het OTB 2016 in die zin ingebrachte zienswijzen kiezen voor een groen scherm i.p.v. een groene wal.

2020' en ook de: 'Oplegnotitie Deelrapport Landschapsplan 2020'), maar de vraag blijft toch of dat daarvoor dan wel altijd de optimale locaties zijn, met name ook voor zover die compensatie ver buiten het plangebied plaatsvindt.

Compensatie NNN (zie dus met name ook: 'Oplegnotitie Mitigatie- en compensatieplan', Hoofdstuk 2: 'Compensatie NNN')

Duidelijk is dat er van het project, althans de gekozen oplossing, een aantasting van het monumentale en in ecologisch opzicht waardevolle bos van Amelisweerd zal uitgaan. Een bos dat gezien de ligging op rivierklei, ook gezien de relatief grote oppervlakte, in die zin uniek is in Nederland, o.a. vanwege de er voorkomende kleibospaddenstoelen (zie o.a. de rapporten: 'Amelisweerd verdient meer (Vrienden van Amelisweerd, 2008)' én met name ook: 'Ecologische waarden landgoederen Oud en Nieuw-Amelisweerd en Rhijnauwen (Maes, B. et al., 2009)'). Juist ook gezien het unieke karakter van dit bos, dat (uiteraard) deel uitmaakt van de EHS/het NNN, is het dus de vraag of het stuk bos dat verloren gaat, ook al gaat het dan op zich om een beperkte oppervlakte, überhaupt wel vervangbaar en dus compenseerbaar is.

Daarnaast zal er dus t.g.v. het project met name ook een aantasting van opgaande beplanting en ook andere waardevolle vegetaties op in de nabijheid van het landgoed Sandwijkstraat plaatsvinden, dat ook een integraal deel van de EHS/het NNN uitmaakt.

Wat betreft de compensatie van het NNN is daarbij dan voor een drietal locaties gekozen, te weten een locatie ter hoogte van de Universiteitsweg in De Bilt, de locatie de Niënhof tussen Bunnik en Zeist en ook de zogenaamde Bunkerlocatie in Bunnik. Met name de locatie ter hoogte van de Universiteitsweg (en eigenlijk ook die van de Niënhof) is dan met name uitgekomen teneinde zo tot een versterking van de hier gelegen ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied te komen (zie in deze dus o.a. ook de: 'Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan 2020', pag. 6).

Wat betreft de compensatie ter hoogte van de Universiteitsweg in de Bilt was daarbij dan aanvankelijk in de aanleg van diverse bospercelen voorzien (zie o.a. ook de bij het: 'Mer 2e fase 2016' gevoegde kaart 10.5: 'Ontwikkeling bosgebieden', evenals het: 'Mitigatie- en Compensatieplan 2016', hoofdstuk 7.5: 'Locaties EHS compensatie', onder locatie 1: 'Gemeente De Bilt' én ook het 'Landschapsplan 2016', de figuur op pag. 118, maatregelen 47 en 48/2NL5)).

Nu is het altijd mooi als door de aanplant van extra bos zo tot een versterking van de hier voorkomende ecologische verbindingzone kan worden gekomen, dus de ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie in deze dus (wederom) de betreffende Bijlage 6: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages, 2007)'), maar daarbij is het dan natuurlijk wel ook van belang als dan wel ook meteen wordt aangesloten bij de ter plaatse voorkomende landschappelijke structuur van het 'slagenlandschap' (zie in deze ook de 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid (De Bilt, 2015)' en dan in het bijzonder het daarin opgenomen 'Raamwerk van kwaliteiten')³⁸.

Overeenkomstig de reactie zoals deze hiertoe nu in de: 'Nota van Antwoord 2020' door de Minister wordt gegeven heeft hier dus alsnog, zoals overigens hiervoor ook al aangegeven, in overleg met de gemeente De Bilt alsnog een nadere aanpassing plaatsgevonden (zie in deze ook de: 'Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan 2020', Figuur 1: 'Inrichtingsschets natuurcompensatie Bureveld, pag. 7), zowel van de gekozen oplossing, als met name ook van de wijze waarop aan de compensatie wordt vormgegeven, nu dus ook rekening houdend met aanwezige landschappelijke kwaliteiten, evenals ook de gewenste geleidende ecologische structuren naar de ter plaatse onder de Universiteitsweg voorkomende faunatunnel, hetgeen dus wordt gewaardeerd. Wel blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich afvragen of de relatief grootschalige verkeersoplossing waarvoor dus ook hier, dus ter hoogte van de Universiteitsweg, vanuit het oogpunt 'ontweven' kennelijk is gekozen wel ook echt noodzakelijk is. Dat dus ook gezien de effecten op aanwezige ecologische - (inclusief

³⁸ Overigens is ook in het: 'LOP Kromme Rijngebied + (Bronns & partners, 2009)', als ook de: 'Cultuurhistorische waardenkaart De Bilt (De Bilt, 2011)' veel nadere info over de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied te vinden.

dus ook naar verwachting ook op de hier voor voorkomende ecologische verbinding (inclusief wildtunnel)), landschappelijke - en ook cultuurhistorische kwaliteiten.

Hetgeen hiervoor m.b.t. (het vereiste van) een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de voorgenomen boscompensatie in het kader van het NNN ter hoogte van de Universiteitsweg is gesteld, geldt in beginsel natuurlijk ook t.a.v. de andere compensatielocaties, zoals die van Bunkerterrein ten zuiden van Amelisweerd en ook die van de Niënhof tussen Bunnik en Zeist, ook al gaat het met name ook bij het Bunkerterrein en ook de Niënhof dan kennelijk niet (langer) alleen om de compensatie van bos. Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft kunnen nagaan wordt nu in ieder geval zowel voor de compensatie van zowel het Bunkerterrein, als ook van de Niënhof nu wel ook nadrukkelijk met ter plaatse aanwezige landschappelijke aspecten rekening gehouden, dat dus ook na overleg met betrokkenen, waarbij ter hoogte van het Bunkerterrein dan nu in het geheel geen bos meer zal worden aangeplant, maar is gekozen voor bloemrijk hooiland (bij voorkeur glanshaver hooiland) en ook een kruiden- en faunarijke akker (zie met name wat betreft de nadere uitwerking van de compensatie ter hoogte van het Bunkerterrein en ook de Niënhof dus ook de: 'Oplegnotitie Mitigatie en compensatieplan 2020', Fig. 3: 'Definitief ontwerp Bunkerterrein', pag. 10, respectievelijk Fig. 5: 'Definitief ontwerp natuurcompensatie Niënhof, pag. 13). Duidelijk zal zijn dat de betreffende aanpassingen die in die zin alsnog na overleg met betrokkenen hebben plaatsgevonden door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. eveneens worden gewaardeerd.

Compensatie Houtige locaties (zie dus met name ook: 'Oplegnotitie Mitigatie en compensatieplan 2020', Hoofdstuk 3: 'Overzicht wijzigingen compensatie houtopstanden.boscompensatie)

Wat betreft de aanvullende boscompensatie van houtige opstanden (in kader Wet Natuurbescherming), dat dus in aanvulling van de locaties langs de diverse wegtracés binnen het plangebied/tracébesluitgrens zelf, is dan het oog gevallen op locatie De Bilt-Groenekansweg (zie dus ook de: 'Oplegnotitie Mitigatie en compensatieplan 2020', Fig.: 'Perceel boscompensatie De Bilt-Groenekansweg', pag. 17), evenals op een nog nader te selecteren locatie met een oppervlakte van 15.27 ha in de gemeente Utrecht (bij voorkeur ter hoogte landgoed Haarzuilens) of mogelijk toch ter plaatse van het zogenaamde IJsselbos (Gebied Hollandse IJssel Noordwesthoek), maar ook daarbij is het uiteindelijk van belang naast met ecologische ook met landschappelijke aspecten nadrukkelijk rekening te houden.

In ieder geval zou het o.i. dus goed zijn als ook nog wordt gekeken of daar waar ter hoogte van het landgoed Sandwijkstraat een aantasting van aldaar voorkomende bosschages plaatsvindt, tenminste als men ook hier toch blijft vasthouden aan de gekozen oplossing, of ook daar dan niet alsnog ter compensatie van de gegeven aantasting, een bepaalde boscompensatie zou moeten plaatsvinden, uiteraard rekening houdend met ter plaatse voorkomende aanwezige ecologische en ook landschappelijke kwaliteiten, dus ook rekening houdend met de eisen die soorten aan de hier voorkomende ecologische verbinding stellen (zie wat betreft die eisen wederom ook het rapport: 'Ecopassage Griffensteen bij de N-237 (Alterra, 2009)'). Weliswaar is daarvan overeenkomstig de: 'Oplegnotitie Landschapsplan 2020', evenals ook de: 'Nota van Wijziging 2020' nu ook in een bepaalde mate sprake, namelijk ter hoogte van het perceel tussen het Knooppunt Rijsweerd en een autohandel (zie in deze dus met name ook de: 'Nota van Wijziging 2020', de kaart op pag. 10 en met name ook de fig. en ook de bijbehorende dwarsdoorsnede C-C op pag. 12), maar de vraag blijft dan toch of dat voldoende moet worden geacht.

Dan wil men kennelijk ook de beplanting ter hoogte van de wildtunnel de 'Wildsche Hoek' herstellen, evenals bepaalde mitigerende maatregelen nemen t.b.v. het functioneren van het betreffende wildviaduct zelf (zie o.a. ook het: 'Mitigatie- en compensatieplan 2016', Hoofdstuk 6.1.3: 'Mitigerende maatregelen gericht op het verminderen van de barrièrewerking', onder de 'Maatregel 2N4', pag. 48, evenals het: 'Landschapsplan 2016', Figuur op pag. 122, de maatregelen 56 en eveneens 2N4), hetgeen dan in zekere zin wordt bevestigd in de 'Oplegnotitie Mitigatie en compensatieplan 2020' en ook de: 'Oplegnotitie Landschapsplan 2020', zij het dat terwijl in het 'Tracébesluit A27/A12 2016' nog sprake was

van een boscompensatie van 0.75 ha er nu wordt gesproken van 0.73 ha (zie in deze dus ook de 'Nota van Wijziging 2020', Hoofdstuk 3.8.4: 'Veranderingen in de maatregelen voor boscompensatie in deelgebied 2' en dan onder het hoofdje: 'Oostelijk deel A28, omgeving ecoduct Wildsche Hoek', pag. 43), hetgeen op zich natuurlijk mooi is, maar de vraag voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dan wel hoe dat in verhouding staat tot de maatregelen zoals deze toch nog pas vrij recent ter plaatse zijn uitgevoerd in het kader van de verbreding van de A28 en waarbij hier toen ook al bomen zijn aangeplant en watergangen zijn verbreed en ook op een van de toeritten (van de toenmalige S8) toen bepaalde plekken bewust zijn open gelaten om aldaar het bouwen van een burcht door de das mogelijk te maken.

Verder valt het op dat vrijwel ook alle bomen/bos die/dat thans ter hoogte van het 'Knooppunt Rijnsweerd' aanwezig zijn/is kennelijk zullen/zal worden gekapt (zie in deze dus met name ook het: 'Wijzigingsbesluit Tracébesluit A27/A12 2018', 'Kaarten te kappen bomen', Kaartblad 2). En alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat niet heeft kunnen verifiëren, heeft zij altijd begrepen dat die bomen nu juist indertijd mede ter compensatie van de kap van het bos van Ameliseerd t.b.v. aanleg van de A27 zijn aangeplant. Als dat inderdaad het geval is, is het dan de vraag of er dan niet alsnog in die zin van een extra boscompensatie sprake dient te zijn, dus niet alleen van de thans voorgenomen kap van het/de bos/bomen die er nu staan, maar ook van de compensatie van het/de bos/bomen zoals dat/die indertijd t.g.v. aanleg A27 door Amelisweerd verloren is/zijn gegaan.

Hoe dat ook zij, de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is de mening toegedaan dat er op dit knooppunt dus gewoon bos zou moeten terugkomen, ook al aangezien dit gebied vroeger (groten)deels deel uitmaakte van het landgoed Sandwijck, evenals ook bepaalde van de nu aanwezige boomstructuren nu voor vleermuizen als migratieroute wel degelijk van betekenis moeten worden geacht. Dat zou overigens ook de negatieve uitstralingseffecten van dit knooppunt kunnen beperken, althans gedeeltelijk.

Alhoewel er dan inderdaad overeenkomstig de: 'Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan 2020' ter hoogte Knooppunt Rijnsweerd' bos met oppervlakte van 4.81 ha (en ook nog 0.25 ha) zal worden teruggeplant (zie ook de: 'Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan 2020', Tabel op pag. 16 en wat betreft de locaties van de compensatie met name ook de: 'Oplegnotitie Landschapsplan 2020', kaart op pag. 10 en de bijbehorende ontwerp-tekening op pag. 13), zij het dat overeenkomstig de: 'Nota van Wijziging' van 6.37 ha wordt gesproken (zie in deze ook de: 'Nota van Wijziging', Hoofdstuk 3.8.4: 'Veranderingen in de maatregelen voor boscompensatie in Deelgebied 2' en dan onder het hoofdje 'Knooppunt Rijnsweerd', pag. 42), hetgeen dan vermoedelijk niet alleen betrekking heeft op het Knooppunt zelf, maar ook op de directe omgeving, blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch de vraag waarom hier niet voor meerdere kwadranten voor een bepaalde boscompensatie is gekozen. Dus behalve voor de boscompensatie in het kwadrant ter hoogte volkstuinten ook in de andere kwadranten, dat uiteraard ook rekening houdend met de gewenste watercompensatie.

Mitigatie beschermde soorten (zie dus met name ook: 'Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan 2020', Hoofdstuk 4: 'Mitigerende maatregelen t.b.v. soorten)

Dat zullen er dus ook vele mitigerende maatregelen worden genomen, teneinde te voorkomen dat door het project voor aanwezige beschermde soorten de overeenkomstig de 'Wet Natuurbescherming' vereiste 'gunstige staat van instandhouding' in gevaar komt.

Zoals ook hiervoor onder het hoofdje 'Beschermde soorten' reeds aangegeven blijft het daarbij voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch de vraag of de voorgenomen mitigerende maatregelen uiteindelijk voldoende moeten worden geacht teneinde te voorkomen dat m.b.t. aanwezige beschermde soorten waarop bepaalde effecten van het project uitgaan de overeenkomstig de Wet Natuurbescherming vereiste 'gunstige staat van instandhouding' in gevaar komt, althans ontbreken de in die zin o.i. toch vaak noodzakelijke uitgebreidere ecologische toetsen.

Voor zover uit de gegeven toetsen blijkt dat die 'gunstige staat van instandhouding' niet kan worden gewaarborgd zal dus alsnog een Ontheffing moeten worden aangevraagd, waarbij dus ook een nadere toetsing aan de eisen die de Wet Natuurbescherming in die zin aan de

diverse soorten-categorieën stelt zal moeten plaatsvinden (zie in die zin dus ook hiervoor onder het hoofdje: 'Beschermden soorten').

2.3.5 (Bodem en) Water

Uiteraard is het goed dat er ook naar de effecten van de verbreding van de rijkswegen op de waterhuishouding wordt gekeken (zie ook het: 'Deelrapport Water 2016' en ook de: 'Oplegnotitie Deelrapport Water 2020'). Met name de laatste tijd met de enorme hoosbuien, waarbij ook verschillende rijkswegen en bijbehorende tunnels blank zijn komen te staan, staat gelukkig het 'hoosbuien-proof' maken van de (rijks)wegen volop in de belangstelling (vergelijk ook het: 'Landschapscafé 'Klimaatadaptatie' zoals dat indertijd op het kantoor Westraven heeft plaatsgevonden).

De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. heeft uit het: 'Deelrapport water 2016' begrepen dat wat betreft het: 'Kader klimaat in de Planuitwerking (RWS, 2014)' de 'Ring Utrecht' als Pilot heeft gediend en dat daar in de: 'Watertoets' zoals deze door de HDSR is uitgevoerd ook rekening is gehouden met het zogenaamde 'extreme klimaatscenario' (zie met name ook het 'Deelrapport Water 2016', Hoofdstuk 5: 'Verandering waterhuishouding A27/A12 Ring Utrecht'). Dat is op zich natuurlijk positief, maar de vraag blijft voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch of dat 'extreme klimaatscenario' waarbij wordt gerekend met een neerslagtoename van 30% over een periode van een dag, ook rekening houdt met de extreme hoosbuien die steeds vaker voorkomen.

Hoe een en ander ook zij, het zal duidelijk zijn dat klimaatmitigatie de voorrang zou moeten hebben boven -adaptatie (vergelijk ook uitkomsten Klimaatconferentie Parijs) en dan zou een transitie naar meer milieu- en natuurvriendelijke vormen van mobiliteit, zoals ook hiervoor al in het hoofdstuk 2.1: 'Algemene reactie' reeds aangegeven, natuurlijk veruit de voorkeur verdienen.

Wat betreft de waterhuishouding en gevolgen van diverse ingrepen moeten natuurlijk met name ook de risico's die het verbreden van de A27 ter hoogte van de bak van Amelisweerd met zich meebrengt relevant worden geacht. Mocht daarbij toch het hier aanwezige vlies/folie beschadigd raken, dan kan o.i. toch niet worden uitgesloten dat de bak, althans gedeeltelijk, onder water zal lopen, ook al kan dan uit het antwoord van de Minister in de 'Nota van Antwoord 2016' worden afgeleid, dat zij zelf toen nog de risico's daarop kennelijk zeer beperkt achtte (zie dus ook de: 'Nota van Antwoord 2016', 'Deel 1 Algemeen', Hoofdstuk 2.11.5: 'Werken in de folieconstructie bij Amelisweerd').

Wel is dus in die zin inmiddels duidelijk dat op basis van de daartoe uitgevoerde risicoanalyse is gekozen voor de bouwmethode met een schermwand (zie in deze dus ook het rapport: 'Actualisatie MER A27/A12 Ring Utrecht – Deelrapport bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van de verdiepte ligging A27 (Witteveen + Bos Raadgevende Ingenieurs B.V., 2020)'), maar daarmee worden dan weliswaar bepaalde risico's uitgesloten, maar ervaringen leren dat ook een dergelijk bouwmethode toch niet geheel zonder risico's moeten worden geacht (zie in deze dus overigens ook het: 'Toetsingsadvies A27/A12 Ring Utrecht (Commissie voor het m.e.r., 2020)', pag. 4 onder het hoofdje: 'Uitvoeringsrisico's'). Mede n.a.v. het: 'Toetsingsadvies A27/A12 Ring Utrecht (Commissie voor het m.e.r., 2020)' wordt dan (nu) in het rapport: 'Actualisatie MER A27/A12 Ring Utrecht - Deelrapport bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van de verdiepte ligging A27 (Witteveen + Bos Raadgevende Ingenieurs B.V., 2020)' meer uitvoerig stilgestaan bij de risico's ten tijde van de uitvoering (zie in deze dus ook het rapport: 'Actualisatie MER A27/A12 Ring Utrecht - Deelrapport bouwmethode bemalen met schermwand ter plaatse van de verdiepte ligging A27 (Witteveen + Bos Raadgevende Ingenieurs B.V., 2020)', Hoofdstuk 9.5: 'Maatregelen beheersing uitvoeringsrisico's'), waaronder o.a. monitoring, maar toch blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag of bepaalde risico's uiteindelijk zo ook daadwerkelijk kunnen worden uitgesloten.

Met name ook op de ecologische gevolgen van (de keuze voor) het bouwen met een schermwand is dan ook hiervoor in het hoofdstuk 2.3.4: 'Natuur' al uitgebreid stilgestaan.

Verder is het duidelijk dat er t.b.v. de verbreding van de Rijkswegen er ook een bepaalde watercompensatie noodzakelijk is. Daarbij valt het dan op dat men deze ook ter hoogte van

de hiervoor al gememoreerde wildduik de 'Wildsche Hoek' wil laten landen, althans voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat goed heeft geïnterpreteerd (zie in deze o.a. het: 'Deelrapport Water 2016', hoofdstuk 5.2: 'Deelgebied A27/A28 en Knooppunt Rijnsweerd', onder maatregel 2W9, pag. 58, evenals het: 'Landschapsplan 2016', Fig. op pag. 122, natuurlijk eveneens maatregel 2W9).

Op basis van zowel de: 'Oplegnotitie Deelrapport Water 2020', als ook de: 'Oplegnotitie Deelrapport Landschapsplan 2020', de kaart op pag. 15 is het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch niet geheel duidelijk of men hier aan de betreffende watercompensatie wil vasthouden³⁹, maar ter hoogte van het wildviaduct de Wildsche Hoek heeft hier o.a. in het kader van de eerdere verbreding van de A-28 ook al een bepaalde watercompensatie plaatsgevonden, evenals overigens ook een bommencompensatie, dus is het wel van belang dat ook bij de watercompensatie (en ook bommencompensatie) zorgvuldig met aanwezige waarden wordt rekening gehouden, uiteraard voor zover daaraan toch wordt vastgehouden. Ook is bij de eerdere watercompensatie dus nadrukkelijk ook rekening gehouden waar bepaalde passages voor dieren aanwezig zijn, zoals reeën en dassen, waarbij het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch onduidelijk blijft of daar in het voorkomende geval dan wel in voldoende mate rekening mee is gehouden.

Dan wordt tevens voor het landgoed Sandwijck voorgesteld ten noorden van de boog van de A28 naar de A27 de aldaar aanwezige bermsloot naar het noorden te verplaatsen (zie behalve het: 'Deelrapport Water 2016', hoofdstuk 5.2: 'Deelgebied A27/A28 en Knooppunt Rijnsweerd', onder maatregel 2W4, met name ook het: 'Landschapsrapport 2016', de kaarten op de pag. 114 en ook 116). Het verplaatsen van die bermsloot zal evenwel niet alleen leiden tot een aantasting van de waarden van die bermsloot, maar ook tot een aantasting van de bommenrij en ook bosschages die aldaar nu zijn gelegen en een bepaalde functie hebben in de ecologische verbinding zoals deze hier voorkomt (zie hiertoe met name ook hierboven onder het betreffende hoofdstuk 2.3.4: 'Natuur' en dan onder het hoofdje 'NNN'). In die zin wordt voorgesteld hier, zoals ook hiervoor reeds naar voren gebracht, als alternatief toch alsnog een dam- of keerwand aan te leggen, zodat een aantasting van de hier gelegen bermsloot en in ieder geval van de er thans voorkomende bosschages kan worden voorkomen (zie in deze ook hieronder onder het hoofdstuk 2.3.9: 'MMA'). Weliswaar zou dat dus volgens de daartoe door de Minister in de: 'Nota van Antwoord 2020' in die zin op dit voorstel gegeven reactie niet mogelijk zijn vanwege de fasering van het project (zie in deze dus ook de: 'Nota van Antwoord', ZWE 00514, onder zienswijzenpunt 15), maar juist door bij ontwerpen vanaf het begin met aanwezige waarden rekening te houden (zie dus ook het principe van: 'Natuur- en landschapsinclusief ontwerpen') is het de ervaring dat er vrijwel altijd co-creatieve oplossingen kunnen worden gevonden.

Net als dat bij de verlenging van het: 'Inundatiekanaal' bij Lunetten/Hoograven het geval is, zou als watercompensatie trouwens ook ter hoogte van het landgoed Sandwijck een onder de A28 doorlopende oude tankgracht/tankval kunnen worden hersteld, een en ander in het kader van het voorstel om ter hoogte van het Knooppunt Rijnsweerd tot een 'Liniepark Rijnsweerd' te komen (zie wat dit betreft ook onder het hierna volgende hoofdstuk 2.3.6: 'Ruimtelijke kwaliteit'). Mocht hiervoor inderdaad worden gekozen, dan dient er wel te worden voorkomen dat zo geen recreatieve inloop in de richting van het Landgoed Sandwijck ontstaat, aangezien er aldaar nu net aangrenzend aan de A28 een rustgebied voor de dieren voorkomt.

In de: 'Nota van Antwoord 2020' wordt dan dienaangaande door de Minister aangegeven dat zij het herstel van een dergelijke tankgracht niet wenselijk acht, aangezien het niet wenselijk zou zijn om het water in Sandwijck te belasten met water vanuit het peilgebied ten zuiden van de A-28 (zie dus ook de: 'Nota van Antwoord 2020', 'Deel 2 Specifieke beantwoording', onder ZWE 0514 en dan onder zienswijzenpunt 15). Nu klopt het dat op het landgoed Sandwijck ook nog kwelwater aanwezig is, dus zou daar bij het herstel van de tankgracht rekening mee moeten worden gehouden, maar o.i. zou op basis van een nader (eco)hydrologisch onderzoek nader kunnen worden gezien of met behoud van ecologische

³⁹ Wel is dus in de 'Nota van Wijziging 2020' aangegeven dat de *'tracébesluit-grens ter hoogte van de watercompensatie bij ecoduct De Wildsche Hoek is verschoven in de zin dat een stukje overbodige watergang uit het TB is gehaald'*, maar toch is o.i. niet geheel duidelijk waar men dan op doelt.

waarden en potenties het toch niet mogelijk is tot een herstel van de tankgracht te komen, ook al aangezien de NHW op de nominatie staat om door de Unesco op de Werelderfgoedlijst te worden geplaatst.

Verder zijn dus toch, dat mede in ook overleg met beheerders, eigenaren, op groot aantal locaties alsnog in het 'Tracébesluit A27/A12 2020' kennelijk een relatief groot aantal wijzigingen doorgevoerd in de watercompensatie (zie dus behalve de: 'Oplegnotitie Deelrapport Water 2020', met name ook de: 'Nota van Wijzigingen 2020', Hoofdstuk 3.10: 'Veranderingen in de watercompensatie'). Zo zal o.a. ter hoogte van de Bunnikseweg nu i.p.v. een te realiseren watergang langs (een oprit van) de A-28 vanwege de ligging van een manege over een afstand van 35 m in een duiker komen te liggen (zie in deze dus ook de: 'Nota van Wijziging 2020', Hoofdstuk 3.10.4: 'Veranderingen in maatregelen voor watercompensatie deelgebied', onder het hoofdje: watergang bij Bureveld', pag. 64). Nu is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er op zich dus niet op tegen dat samen met beheerders en eigenaren naar gedragen oplossing wordt gezocht, anderzijds is het wel zo dat ook aan bermsloten wel degelijk ook een bepaalde (landschaps)ecologische waarde kan worden toegekend, zeker ook als daarop geen directe lozing van het water van de weg plaatsvindt, dus zou het goed zijn bij te maken keuzen ook daarmee rekening te houden. Anderzijds is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er weer wel over de spreken dat de keuze is gemaakt t.g.v. van vervallen van watercompensatie op bepaalde locaties in deelgebied 3, zoals o.a. t.g.v. het versmallen van een nieuwe watergang door Amelisweerd zodat de kap van bomen kan worden beperkt, de keuze is gemaakt tot het realiseren van een nieuwe nevengeul van de Kromme Rijn en ook de aanleg van natuurvriendelijk oevers langs de Kromme Rijn (zie in deze dus ook: 'Nota van wijziging 2020', Hoofdstuk 3.10.5: 'Veranderingen in de maatregelen voor watercompensatie deelgebied 3', pag. 69-70), mits uiteraard ook daarbij zorgvuldig met aanwezige ecologische en landschappelijke waarden wordt rekening gehouden.

Verder is het natuurlijk van belang dat het water dat van de Rijkswegen komt nadrukkelijk wordt gescheiden van de diverse kwelsloten die in het gebied voorkomen, juist ook om te voorkomen dat die hun bijzondere waarde verliezen. Dus goed als daar bij de uitvoering, uiteraard voor zover het project uiteindelijk toch door zou gaan, alsnog bijzondere aandacht aan wordt gegeven.

2.3.6 Ruimtelijke kwaliteit

Ook gezien de dubbele doelstelling van het project, namelijk aan de ene kant het oplossen van de voorliggende verkeersproblematiek, maar aan de andere kant het verbeteren van de omgevingskwaliteit, althans deze niet te laten verslechteren, is het goed dat dit aspect als een afzonderlijk criterium is opgenomen, alhoewel hier natuurlijk ook een relatie met andere thema's is. In ieder geval zijn naar het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het verleden door Bureau Must al diverse verkenningen uitgevoerd (zie o.a.: 'Ontwerp-verkenning Ring en Linie (Bureau Must, 2010)').

Aangegeven wordt dat er door de beoogde verbreding een aantasting van aanwezige ruimtelijke kwaliteiten plaatsvindt, o.a. ook door het ruimtebeslag dat daardoor plaatsvindt, evenals veel tunnels die belangrijke toegangsroutes voor bepaalde gebieden vormen daardoor minder aantrekkelijk worden, zoals die naar de Uithof/het USP. Door bepaalde maatregelen te nemen kan er zo echter ook een optimalisatieslag plaatsvinden, waarbij o.a. wordt verwezen naar de zogenaamde: 'Groene verbinding', zoals deze over de A-27 ter hoogte van Amelisweerd is voorzien. Alhoewel die 'Groene verbinding' in landschappelijke zin ook een kwaliteitsverbetering kan betekenen, kan daarvan op de ecologie evenwel ook een negatief effect ontstaan vanwege een extra toeloop op Amelisweerd vanuit de stad.

Hoe dat ook zij, door de Werkgroep Sandwijck (en anderen) is voor het Knooppunt Rijnsweerd, mede op basis van de ervaringen die bij het Knooppunt de Hogt (bij Eindhoven) zijn opgedaan, het voorstel nader uitgewerkt om dit knooppunt tot een zogenaamd: 'Liniepark Rijnsweerd' te ontwikkelen (zie hiertoe ook de flyer: 'Liniepark Rijnsweerd)'). Duidelijk zal zijn dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dit voorstel van harte ondersteunt. Hierdoor zou

daadwerkelijk de relatie tussen de stad Utrecht en het platteland kunnen worden versterkt, waarbij nadrukkelijk wordt rekening gehouden met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie.

In de: 'Nota van Antwoord 2020', 'Deel I Algemeen', Hoofdstuk 2.7.2: 'Liniepark' wordt dan aangegeven dat de inrichting van de (directe) omgeving van het Knooppunt de verantwoordelijkheid van de gemeente Utrecht is, maar juist als tot een gezamenlijk ontwerp wordt gekomen, rekening houdend met aanwezige waarden en de kansen tot een verdere vergroening (zie overigens ook onder het hoofdstuk 2.3.9: 'MMA'), kan o.i. hier zo pas echt tot een kwaliteitsslag worden gekomen.

2.3.7 Landschap en cultuurhistorie

Hiervoor is zijdelings ook al op bepaalde aspecten van landschap en cultuurhistorie ingegaan, waaraan wat betreft cultuurhistorie en ook archeologie met name in het: 'Deelrapport Archeologie en Cultuurhistorie 2016' aandacht wordt gegeven.

Aangezien alle rijkswegen zoals deze deel uitmaken van voorliggend initiatief vrijwel zonder uitzondering door zeer waardevolle landschappen gaan, al dan niet met historische landgoederen, zal de impact van de voorgenomen verbreding en dan in het bijzonder ook op de landgoederen Amelisweerd en Sandwijck en in zekere zin ook op Oostbroek groot zijn. Hoe men dan ook de tot conclusie komt dat de effecten van de voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht op aanwezige waarden van landschap en cultuurhistorie beperkt zijn (zie o.a. ook het de 'Mer 2e fase 2016', Tabel 14. 3: 'Samenvatting effectbeoordeling voor het aspect landschap en cultuurhistorie') kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan ook niet volgen.

Wat betreft de eventuele mitigatie- en compensatieopgaven is het in ieder geval van belang, zoals ook hiervoor al meerdere keren aangegeven, dat daarbij nadrukkelijk ook rekening wordt gehouden met de ter plaatse aanwezige waarden van zowel natuur, landschap als ook cultuurhistorie. Daarbij zou wat landschap en cultuurhistorie betreft dus moeten worden aangesloten bij hetgeen daarover wordt vermeld in de: 'Kwaliteitsgidsen Landschappen' van de provincie Utrecht, zowel die wat betreft het Rivierengebied, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, als ook het Groene Hart. Daarnaast dient ook te worden aangesloten bij o.a. hetgeen hierover in het: 'LOP Kromme Rijngebied (Brons & Partners, 2009)' wordt aangegeven, evenals bijvoorbeeld wat betreft de gemeente De Bilt bij de 'Cultuurhistorische waardenkaart (De Bilt, 2011)'.

Op zich wordt het verder natuurlijk wel gewaardeerd dat de diverse maatregelen zoals men die voornemens is te nemen allemaal, dus zowel die wat betreft de natuurcompensatie als de watercompensatie, op een overzichtelijke wijze zijn opgenomen in het: 'Deelrapport Landschapsplan 2016', evenals de: 'Oplegnotitie Deelrapport Landschapsplan 2020'. Veel van die maatregelen zouden dan nog wel (verder) nader moeten worden uitgewerkt om echt een goed beeld te krijgen wat nu exact op een bepaalde plek wordt beoogd. Duidelijk is ook dat mede op basis van de op het OTB ingebrachte zienswijzen er alsnog een relatief groot aantal wijzigingen is doorgevoerd, zoals deze ook in de: 'Nota van Wijziging 2020 (inclusief bijlagen)' zichtbaar zijn gemaakt.

2.3.8 Uitvoering/tijdens de bouw

Over de risico's van het verbreden van de A27 ter hoogte van het zogenaamde folie (zie voor de ligging ook de 'MER 2e fase 2016', Figuur 16.1) is hiervoor al het een en ander gezegd (zie dus ook de hoofdstuk 2.3.5: '(Bodem en) Water'), evenals dus ook m.b.t. de effecten van de uiteindelijke keuze voor het bouwen met een schermwand op de natuur (zie in deze dus ook het hoofdstuk: 2.3.4: 'Natuur'), dus zal de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het op dit moment daarbij laten.

Alhoewel nu bij het werkterrein en ook de bouwweg zoals die ter hoogte van de Universiteitsweg is voorzien meer rekening zal worden gehouden met aanwezige (landschaps)ecologische en ook landschappelijke waarden, blijft het toch voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag of hiervoor geen minder kwetsbare plek kan worden

gevonden, bijvoorbeeld op terrein Uithof, waar toch al tal van nieuwe ontwikkelingen gaande zijn.

Verder is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag hoe men tijdens de bouw van de dan kennelijk noodzakelijke uitbreiding van het 'kunstwerk' ter hoogte van de wildtunnel de Wildsche Hoek het ecologische functioneren van deze wildtunnel denkt te kunnen waarborgen (zie hiertoe overigens ook hetgeen hierover in het: 'MER 2e fase 2016' wordt opgemerkt in hoofdstuk 16.2: 'Effectanalyse' en dan in het bijzonder hoofdstuk 16.2.5: 'Natuur', evenals de hoofdstukken 16.3: 'Effectbeoordeling' en ook 16.4: 'Mitigerende maatregelen'). Hieraan is ook al hiervoor in het hoofdstuk 2.3.4: 'Natuur' en dan onder hoofde: 'Beschermden soorten' aandacht gegeven, dat dan mede ook weer mede n.a.v. hetgeen in die zin in de: 'Oplegnotitie Mitigatie en Compensatieplan A12/A27 2020' is aangegeven (zie in deze dus ook de: 'Oplegnotitie Mitigatie en compensatieplan 2020', tabel op pag. 23).

2.3.9 MMA (inclusief maatregelen op gebied duurzaamheid)

Zoals ook hiervoor al aangegeven onder het Hoofdstuk 1: 'Planproces' had men eigenlijk vanaf het begin het door de Kracht van Utrecht aangedragen alternatief: 'Kracht van Utrecht 2.0' als hét planalternatief tot op het einde mee moeten nemen. Nu richt men zich feitelijk bij het MMA alleen op een optimalisatie van het VKA, hetgeen dan wel op bepaalde plekken tot een verbetering van de milieukwaliteiten kan leiden, maar dat is o.i. dus vanuit een veel te beperkte scope bezien.

Wat betreft duurzaamheid is het natuurlijk mooi dat men door o.a. aanbrengen van zonnepanelen de weg zelf in zijn energievoorziening (verlichting, etc.) wil laten voorzien, hetgeen dan thans ook al voor bepaalde locaties nader is uitgewerkt of althans aangegeven dat men met een dergelijk optie nadrukkelijk rekening wil houden (zie ook het: 'Actualisatie MER 2e fase 2020', Hoofdstuk 5.1.2: 'Uitwerking van de overige duurzaamheidsmaatregelen', pag. 60). Dat is feitelijk in lijn met de brief van de Minister aan de kamer van 5 juni 2016, waarbij zij de ambitie uitspreekt om de energievoorziening van de infra, waaronder het wegennet, in 2030 klimaatneutraal te laten zijn. Met name ook op dit gebied vinden thans talrijke innovaties plaats (vergelijk o.a.: de aangehaalde 'belijning met glow in de dark'⁴⁰), dus zou het mooi zijn als daar ook optimaal gebruik van wordt gemaakt.

Dan wordt als MMA-maatregel voor Amelisweerd voorgesteld vanwege het beperktere ruimtebeslag i.p.v. een grondwal een begroeid scherm aan te leggen, hetgeen inderdaad tot minder aantasting van o.a. bos kan leiden (zie ook het: 'MER 2e fase 2016', Hoofdstuk 18.3.5: 'Natuur'). Overeenkomstig het door de Minister in de: 'Nota van Antwoord 2020' gegeven reactie is daar nu gelukkig ook voor gekozen, waardoor in ieder geval voor Amelisweerd in die zin van een (iets) kleiner ruimtebeslag sprake zal zijn.

In ieder geval zou in de verbindingsboog tussen de A28 en A27 ter hoogte van het landgoed Sandwijck, zoals ook hiervoor al enkele keren naar voren gebracht, ook gewoon van een keer- of damwand gebruik kunnen worden gemaakt, zodat ook daar van een minder ruimtebeslag op de aanwezige natuur, inclusief de bestaande bermsloot en bomenrij, sprake zou kunnen zijn (zie eveneens hiervoor onder het 2.3.5 hoofdstuk: '(Bodem) en Water'). In de: 'Nota van Antwoord 2020' staat in die zin dus aangegeven dat daar o.a. vanuit de fasering van de werkzaamheden voor het Knooppunt Rijnsweerd (en ook de kosten) niet voor is gekozen (zie ook de: 'Nota van Antwoord 2020', Deel III Specifieke beantwoording, onder ZWE0541 en dan onder zienswijzenpunt 15), maar toch blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van mening dat het goed zou zijn als op basis co-creatie alsnog naar een oplossing zou worden gezocht waarmee ter plaatse een onevenredige aantasting van aanwezige ecologische en landschappelijke waarden kan worden voorkomen.

⁴⁰ In de gemeente Utrechtse Heuvelrug is dienaangaande inmiddels een fietspad dat vanaf het Station Driebergen-Zeist door het landgoed Beerschoten-Willinckshof loopt met succes van een dergelijke belijning voorzien.

3. Conclusie

Van de beoogde wegverbredingen van de Ring Utrecht A12/A27 gaat een grote impact op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie uit, evenals op het milieu en de aanwezige leefomgevingskwaliteiten.

Aangezien bepaalde alternatieven al vroeg in het planproces zijn afgefallen, terwijl deze o.i. wel degelijk tot een gewenste oplossing hadden kunnen leiden, ook gezien de uitkomsten en aanbevelingen diverse adviezen, waaronder de 'second opinion' van het CPB, is in het voorliggende besluit o.i. dus sprake van een onzorgvuldige besluitvorming (zie in deze dus ook de Awb, Afd. 3:2: Zorgvuldigheid en belangenafweging).

Ook al aangezien er met de gekozen oplossing een significante aantasting van waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie plaatsvindt, evenals daar sterk negatieve effecten op het milieu en de leefomgevingkwaliteiten vanuit gaan, terwijl er wel degelijk alternatieve oplossingen zijn, die niet alleen natuur- en milieuvriendelijker zijn, maar ook naar verwachting een positieve K/B balans hebben, is er o.i. in het voorliggende besluit wel degelijk van een onevenredige belangenafweging sprake (zie in deze dus ook de Awb, Afdeling. 3:2 en dan in het bijzonder Art. 3.4, lid 2).

Tenslotte moet het voorliggende Tracébesluit A27/A12 2020, ook al aangezien de dwingende redenen van groot openbaar belang m.b.t. de significante aantasting van Natura 2000-gebieden o.i. in onvoldoende mate zijn aangetoond, hetgeen in vergelijkbare zin dus ook geldt voor grote openbare belang m.b.t. de significantie aantasting van de EHS/Het NNN, evenals kan worden geconstateerd dat er wel degelijk goede alternatieven zijn, o.i. wel degelijk ook strijdig worden geacht met de daarvoor geldende (wettelijk) (beleids)kaders, waaronder die met betrekking tot de Habitatrichtlijn en ook de EHS/het NNN.

Die strijdigheid met (wettelijke) (beleids)kaders geldt dus mogelijk ook m.b.t. andere aspecten, zoals m.b.t. compensatie houtopstanden, bescherming beschermde soorten, etc. In die zin verzoekt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. u het besluit van de Min van I&M op basis van de door haar gegeven beroepsgronden alsnog te vernietigen.

Hoogachtend,

P. Greeven

B. de Wolf

Los toegevoegd: Statuten en afschrift Kamer van Koophandel

Afz.: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.

P/a: B. de Wolf

Kometenlaan 70

3721 JV Bilthoven

Bijlagen

Bijlage 1: Kennisgeving Tracébesluit A-27/A12 2020

Bijlage 2: Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Startnotitie MER

Bijlage 3: Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. MER 1e fase

Bijlage 4: Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist e.o. OTB A27/A12 2016

Bijlage 5: Is de bodemverzuring in Nederland onomkeerbaar? – Door chronische depositie zal de natuur op de droge zandgrond niet zomaar herstellen (Bergsma, H. et al., 2018)

Bijlage 6: Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages, 2007)