

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

Betreft: (Aanvullend) beroep Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022 (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat)

Zeist, 30 september 2022

Geachte President,

Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bekend gemaakt, o.a. via een bericht in de Staatscourant, d.d. 23 augustus 2022, dat het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022, dat als een wijziging kan worden aangemerkt op het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020, althans voor bepaalde specifieke onderdelen daarvan, die dan in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022 nader worden gespecificeerd, voor de periode van 24 augustus 2022 t/m 4 oktober 2022 voor het indienen van beroep ter inzage is gelegd.

Tegen dat Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 is door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bij de Raad van State, Afdeling Bestuursrechtspraak beroep aangetekend (zie in deze ook het: 'Beroepschrift Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020', d.d. 11 januari 2021).

Zoals ook uit de Toelichting op de Tracébesluit A27/A12 2022 Ring Utrecht naar voren komt is na de vaststelling van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 de wijze waarop de stikstofneerslag op beschermde natuurgebieden (Natura 2000) wordt berekend gewijzigd, waarbij wordt uitgegaan van een maximale rekenafstand van 25 km i.p.v. de grens van 5 km waarvan in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 werd uitgegaan. In die zin zijn dan nieuwe berekeningen uitgevoerd, evenals is aangezien significante effecten van stikstofdepositie t.g.v. het project niet bij voorbaat kunnen worden uitgesloten een daarbij behorende nieuwe zogenaamde passende beoordeling opgesteld (zie in deze dus ook het rapport: 'Passende beoordeling Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022 (Royal Haskoning, 2022)'). Gezien de uitkomsten van de uitgevoerde passende beoordeling, evenals de wijzigingen die daaruit voortkomen m.b.t. zowel de voorgestelde mitigatie, als compensatie, is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een op onderdelen gewijzigd Tracébesluit ter inzage gelegd. Dat geldt ook voor bepaalde mitigerende maatregelen voor specifieke beschermde soorten. Daarnaast worden er conclusies getrokken m.b.t. effecten stikstofdepositie op het NNN, evenals m.b.t. de gevolgen voor de geluidseffecten gezien de uitkomsten van een doorrekening met NRM 2021 (i.p.v. eerder met NRM 2020).

Gezien de voorgestelde wijzigingen heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. besloten ook tegen het thans voorliggende besluit beroep aan te tekenen, dat dus als aanvulling op haar eerder in 2020 reeds tegen het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht ingediende beroep.

Eerst zal toch nog een meer algemene reactie worden gegeven, dat met name ook in procesmatige zin, alvorens de meer specifieke beroepsgronden aan de orde worden gesteld. Daarbij zal de volgorde worden aangehouden die daarbij in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022 wordt gevolgd. Afgesloten zal worden met een conclusie.

1. Algemeen/ Procedure

Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is in een verbreding van aantal rijkswegen rondom de stad Utrecht voorzien, te weten van de A12, de A27 en ook van een deel van de A28, waarvan de A27 en A12 dan deel uitmaken van de Ring Utrecht¹. Zonder uitgebreid bij de gehele procedure stil te staan (zie in deze o.a. ook: 'Gids bij het proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2005 - 2016 (RWS, 2016)'), is om die verbreding mogelijk te maken reeds in begin 2017 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het zogenaamde Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2016 voor het indienen van beroep ter inzage gelegd, waarbij toen door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van de gelegenheid gebruik is gemaakt, dat ook gezien de gevolgen van dat besluit voor zowel de daarmee in geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals leefomgevingskwaliteiten, daartegen beroep aan te tekenen (zie in deze dus ook het: 'Beroep SMZ e.o. inzake TB A27/A12 Ring Utrecht 2016', d.d. 28 februari 2017). Daarna zijn op het betreffende Tracébesluit door het Ministerie alsnog een aantal wijzigingen doorgevoerd, hetgeen dan tot het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2018 heeft geleid, waarop door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toen eveneens (een aanvullend) beroep is aangetekend (zie in deze dus ook het: 'Reactie SMZ e.o. inzake wijziging TB A27/A12 Ring Utrecht 2018', d.d. 15 november 2018').

Ook gezien de Uitspraak van Uw Afdeling inzake de zogenaamde PAS, d.d. 29 mei 2021, heeft u toen besloten de beroepen inzake het TB A27/A12 Ring Utrecht 2016/2018 alsnog gegrond te verklaren (zie in deze ook de Uitspraak, d.d. 17 juli 2019).

Mede op basis van het gegrond verklaren van de betreffende beroepen is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vervolgens in 2020 een nieuw Tracébesluit 2020 ter inzage gelegd, binnen welk kader alsnog m.b.t. de gevolgen van het project op Natura 2000-gebieden een zogenaamde 'Passende beoordeling' is uitgevoerd, evenals o.a. ook maatregelen zijn opgenomen teneinde bij de uitvoering van het project negatieve effecten op de natuur ter hoogte van de bak van Amelisweerd te voorkomen, dat dus door o.a. het aanbrengen van een zogenaamde 'schermwand'. Ook tegen dat besluit is door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. beroep aangetekend (zie in deze ook: 'Beroepschrift Stichting Milieuzorg Zeist inzake Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020', d.d. 11 januari 2021'). T.a.v. de op het: 'Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020' ingediende beroepen is door het Ministerie in haar: 'Verweerschrift', d.d. 10 mei 2021, ook een reactie gegeven.

Daarna is in een tussenuitspraak van Uw Afdeling in het kader van het TB ViA15 bepaald de wijze waarop de stikstofeffecten van het verkeer op basis van Aerius worden berekend dienen te worden aangepast, waarbij dan als grens niet langer 5 km dient te worden aangehouden, maar 25 km (zie in deze dus ook de: 'Tussenuitspraak ViA15', d.d. 20 januari 2021).

Lopende de betreffende procedure is dan door Uw Afdeling aan de STAB verzocht een Advies/Verlag uit te brengen t.a.v. de op het TB 2020 ingebrachte beroepen, dat kennelijk met uitzondering voor zover dat de effecten van stikstof betrof. Inmiddels zijn door de STAB

¹ Als zodanig maakt de verbreding van de rijkswegen rondom de stad Utrecht dan weer deel uit van Verder, waarin o.a. ook maatregelen zijn voorzien aan de rijkswegen in de driehoek Utrecht, Amersfoort en Hilversum, evenals maatregelen ter verbetering van het (H)OV en de fiets (zie o.a. ook het: 'Programma Verder').

haar bevindingen in een Advies/Verslag bij schrijven van 17 februari 2022 aan u kenbaar gemaakt, waarbij appellanten in de gelegenheid zijn gesteld daar een zienswijze op in te dienen, waarvan o.a. de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. gebruik is gemaakt (zie in deze ook: 'Zienswijze SMZ e.o. inzake het STAB-Verslag, d.d. 30 maart 2022'). Ook door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is op het STAB-Verslag een reactie gegeven (zie ook de: 'Brief Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 30 maart 2022', Bijlage 1: 'Reactie op het verslag van de STAB'). In het schrijven van het van 30 maart 2022 wordt dan tevens een reactie gegeven op het door de Kerngroep Utrecht ingebrachte rapport: 'Verkeerskundig ontwerpend onderzoek A27 - Variant 2, Knooppunt Lunetten – Knooppunt Rijnsweerd', d.d. 22 juni 2022) of wel de zogenaamd SUUNTA - Variant 2.

Mede op basis van die Uitspraak inzake het Tracébesluit ViA15 is dan kennelijk door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten het eerdere Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 (wederom) te wijzigen, waarbij dan o.a. m.b.t. de stikstofeffecten van het project op Natura 2000-gebieden een nieuwe 'Passende beoordeling' is uitgevoerd. Eveneens is het besluit aangepast/aangevuld t.a.v. de ten aanzien van beschermde soorten te nemen mitigerende maatregelen, dat dan kennelijk mede n.a.v. de bevindingen zoals deze dienaangaande in het zogenaamde 'STAB-Verslag' naar voren komen. Ook zijn effecten op het NNN in beeld gebracht van met name stikstof, maar aangezien deze in de loop van de tijd zouden afnemen zou van het project geen significante effecten van stikstof op het NNN, althans voor zover gelegen buiten de Natura 2000-gebieden, sprake zijn. Daarnaast is ook naar de effecten m.b.t. geluid gekeken, dat ook gezien de nieuwe doorrekening van de automobilititeit met NRM 2021 (i.p.v. NRM 2015/NRM 2020). Alhoewel in bepaalde deelgebieden sprake is van een toename van het geluid, zouden nieuwe geluidsmaatregelen niet doelmatig zijn.

In inhoudelijke zin zal op de diverse onderzoeken en bevindingen hieronder in het betreffende hoofdstuk 2: 'Specifieke beroepsgronden' worden teruggekomen. Hier wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch enige opmerkingen maken die meer procedureel van aard zijn.

Zoals bekend is er begin van dit jaar een nieuwe regering aangetreden, dat mede op basis van een daartoe opgesteld: 'Coalitie/Regeerakkoord – Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst'. In dat: 'Coalitie-/Regeerakkoord' is dan t.a.v. het TB A27/A12 Ring Utrecht' aangegeven, dat:

*"We bezien in overleg met de regio of een door de regio voorgestelde alternatieve invulling van de **A27/Amelisweerd** binnen de bestaande bak de bereikbaarheidsproblematiek op gelijkwaardige wijze oplost. Ontsluiting via (hoogwaardig) OV en auto van nieuwe woongebieden in de regio (m.n. Rijnenburg) is daar onderdeel van. Als dit het geval is, wordt het voorstel van de regio overgenomen. Zo niet, dan wordt het lopende besluitvormingsproces voortgezet".*

In de brief van Uw Afdeling aan het Ministerie van Infrastructuur Transport, d.d. 12 januari 2022, heeft u de Minister o.a. gevraagd wat een en ander voor het proces betekent. In haar schrijven van 30 maart 2022 Uw Afdeling heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dienaangaande aangegeven, waarbij de Minister dan tevens verwijst naar de brief aan de Tweede Kamer van 30 maart 2022, dat zij inmiddels over een mogelijk alternatief met de provincie en ook de gemeente Utrecht in gesprek is. Als de Regio een dergelijk alternatief gereed heeft zal de Minister daarover met de Regio in overleg treden en voor zover dat alternatief dan gelijkwaardig is kan dan het voorliggende Tracébesluit

eventueel worden gewijzigd. Dat de Minister evenwel gezien het belang van het project voor de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de woningbouw vooralsnog de (lopende) procedure voort zal zetten.

Inmiddels is het betreffende proces in de Regio opgestart, dat mede op basis van een daartoe in opdracht provincie Utrecht en gemeente Utrecht door Procap opgesteld: 'Plan van aanpak' (zie in deze ook het rapport: 'Verkenning Alternatief Ring Utrecht – Plan van Aanpak (Procap, 2021)').

Alhoewel uit de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 30 maart 2022 aan Uw Afdeling dan naar voren is gekomen dat hij hangende de ontwikkeling van een alternatief vooralsnog vasthoudt aan het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020, heeft het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch verbaasd, evenals ook de gehele regio, dat de Minister nu toch alsnog met (een gewijzigd) Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022 is gekomen. Dat hangt dan niet alleen samen met het lopende proces vanuit de Regio om tot een alternatief te komen, dat ook samenhangend met een schaalessprong van het (H)OV in het kader van UNED/MIRT-Oost (zie in deze o.a. de visie: 'Utrecht Nabij (UNED, 2021)'), waarvoor inmiddels t.a.v. met name het (H)OV de nadere verkenningen zijn gestart, maar ook gezien de algehele aanpak van de stikstofproblematiek en waarbij die uitwerking van die opgaven in het kader van het: 'Nationale Programma Landelijk Gebied (NPLG)' dan in belangrijke mate bij de provincies is neergelegd². Als dan vooruitlopend op dat proces dan alvast bepaalde rechten van individuele boerenbedrijven op basis van een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming voor het houden van een bepaald aantal landbouwdieren door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat/Rijkswaterstaat worden opgekocht, inclusief dus ook de stikstofemissie en -depositie die daarmee gepaard gaat, dan zal het duidelijk zijn dat dat niet door alle betrokken partijen wordt toegejuicht. Juist de gevoeligheid van diverse dossiers is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus niet geheel duidelijk, dat los van de inhoudelijke beroepsgronden (zie in deze dus ook hierna onder hoofdstuk 2: 'Specifieke beroepsgronden'), waarom het Ministerie/de Minister niet met een eventueel nieuw Tracébesluit heeft gewacht totdat er meer duidelijkheid is over een mogelijk alternatief, dus bijvoorbeeld niet de keuze heeft gemaakt het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (al dan niet voor een bepaalde tijd) aan te houden.

2. Specifieke beroepsgronden

Hierbij zal meer specifiek bij aantal beroepsgronden worden stilgestaan, zoals die m.b.t. de effecten van stikstof van het project, inclusief mitigerende en compenserende maatregelen, de gevolgen voor het NNN, dat laatste mede n.a.v. de hogere verkeersaantallen t.a.v. het TB 2020 die op basis van de berekeningen met NRM 2021 voor 2030 en 2035 zijn voortgekomen, de gevolgen van de nieuwe berekeningen met NRM t.a.v. het geluid,

² Dat: 'Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG)' is dan een nadere uitwerking van de 'Wet Stikstofreductie en Natuurverbetering', die dan weer het gevolg is van het eindrapport van de zogenaamde Commissie Remkes: 'Niet alles kan overal (Commissie Remkes, 2020)', met dus als doel om in 2030 over 50 % van het areaal tot een zodanige reductie van stikstof te komen dat die depositie niet groter is dan de hoeveelheid in mol per hectare per jaar waarboven een verslechterin van de kwaliteit niet op voorhand is uit te sluiten (zie in de deze dus ook de: 'Wet Stikstofreductie en Natuurverbetering', Art. 1.12a, onder 1.b). Het betreffende programma richt zich dan met name op een reductie van ammoniak (NH₃) door de landbouw, waarbij het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. uiteraard bekend is dat in het voorliggende besluit wat betreft stikstof met name gaat om de uitstoot van NO_x door het verkeer, maar beide dragen bij aan de stikstofdeken die over het land/de natuur ligt.

evenals de aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen m.b.t. beschermde soorten.

2.1 Herziene berekeningen stikstof

Gezien de Tussenuitspraak van Uw Afdeling m.b.t. de in het kader van het TB ViA-15 ingediende beroepen, d.d. 20 januari 2021, heeft de Minister dus besloten ook t.a.v. het Tracébesluit B A27/A12 Ring Utrecht 2020 nieuwe berekeningen m.b.t. stikstof uit te voeren, dat niet langer uitgaande van een afstandgrens van 5 km, maar van 25 km. Dat op basis van AERIUS Calculator 2021. Aangezien op basis van de in die zin met AERIUS Calculator 2021 uitgevoerde berekeningen negatieve effecten van stikstof op Natura 2000-gebieden gelegen binnen 25 km van wegen waarop een bepaald effect is te verwachten niet met zekerheid zijn uit te sluiten, dus behalve van het projecttracé A27/A12 en de aangrenzende wegvakken óók van de wegen met een toename (of afname) van meer dan 500 mvt/etmaal/rijrichting, dus wegen met een zogenaamd 'netwerk-effect', is t.a.v. de ecologische effecten een zogenaamde passende beoordeling uitgevoerd (zie in deze dus ook het rapport: 'Passende beoordeling Stikstofdepositie TB A27/A12 Ring Utrecht 2022 (Royal Haskoning, 2022)'). Aangezien uit de gegeven passende beoordeling naar voren komt dat significant negatieve effecten van stikstof t.g.v. het project op een aantal habitattypen inderdaad niet met zekerheid kunnen worden uitgesloten, ook niet na het nemen van een aantal mitigerende maatregelen, dus in het voorkomende geval het opkopen van de rechten van een aantal boeren op basis van een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming voor het houden van een aantal landbouwdieren, worden alsnog een aantal compenserende maatregelen genomen, zoals in het bijzonder ook in het rapport: 'Oplegnotitie Compensatieplan Veluwe Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht (Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, 2022)' aangegeven. Aangezien significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten is dan tevens een zogenaamde 'ADC-toets' uitgevoerd (zie in deze met name ook het: 'Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht', Hoofdstuk 2.6: 'ADC-Toets'). De uitkomsten van de passende beoordeling, evenals daaruit volgende mitigerende en compenserende maatregelen zijn dan (mede) ten grondslag gelegd aan het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022.

Reeds in het beroep van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. t.a.v. het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 is nader stilgestaan bij de diverse beroepsgronden zoals deze o.i. m.b.t. de effecten van het project van stikstof op zowel Natura 2000-gebieden als overigens ook het NNN aan de orde zijn. Daarbij ging het dan niet alleen om een aantal meer algemene punten, zoals dus o.a. de gehanteerde rekenafstand, maar ook meer specifieke punten. Voor zover nog relevant zullen de betreffende beroepsgronden wederom naar voren worden gebracht. Eerst zal bij de uitgevoerde passende beoordeling worden stilgestaan, waarna de mitigerende en met name ook compenserende maatregelen aan de orde zullen worden gesteld. Tenslotte zal ook op de uitgevoerde 'ADC-toets' worden ingegaan, die dan met name in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022 zelf aan de orde wordt gesteld.

2.1.1. Passende beoordeling

Stikstofberekeningen

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is dan door Royal Haskoning t.a.v. de stikstofgevolgen van het project een passende beoordeling uitgevoerd (zie dus ook het rapport: 'Passende beoordeling Stikstofdepositie TB A27/A12 Ring Utrecht 2022 (Royal Haskoning, 2022)'). De daarvoor benodigde berekeningen t.a.v. de stikstofdepositie zijn dan

uitgevoerd met AERIUS Calculator 2021, waarbij dus gerekend wordt met rekenafstanden van 25 km i.p.v. de eerdere 5 km. Dat is dan gedaan voor de richtjaren 2030 en 2035, aangezien 2035 kennelijk het laatste jaar is waarvoor emissiefactoren beschikbaar zijn. Voor de invoergegevens wat betreft het verkeer is dan gebruik gemaakt van de gegevens zoals deze uit de met NRM 2021 uitgevoerde berekeningen naar voren komen (in plaats van de eerder bij het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 gebruikte gegevens op basis van NRM 2020).

Duidelijk is dat t.g.v. de herziene rekenmethode er (logischerwijs) t.o.v. de eerder uitgevoerde stikstofberekeningen in het kader van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 er niet alleen meer Natura 2000-gebieden zijn die bepaalde gevolgen van het project zullen ondervinden, evenals ook t.a.v. de eerder reeds onderzochte Natura 2000-gebieden ook een groter aantal habitattypen, maar er ook voor bepaalde habitattypen van een hogere maximale depositie sprake is en ook van een grotere oppervlakte waarop een toename van de stikstofdepositie zich zal doen gelden, dat laatste uiteraard alleen voor habitattypen waarvoor reeds uit de passende beoordeling uit 2020 een bepaalde effect naar voren kwam (vergelijk in deze dus ook de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020' dan in het bijzonder de daarin opgenomen (overzichts)tabellen 4.2: *'Maximale stikstofdepositie te hoogte van stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden als gevolg van het project Ring Utrecht (zichtjaar 2030, AERIUS C20) in de gebruiksfase'*, pag. 9 mét de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022' en dan de daarin opgenomen (overzichts)tabel: 2.2: *'Overzicht van 14 Natura 2000-gebieden met een projectbijdrage binnen het onderzoeksgebied van de Ring Utrecht en de 8 Natura 2000-gebieden met situatie waarbij sprake is van een berekende bijdrage < 0.0005 mol/ha/j én/of geen sprake van een (nadere) overschrijding van de KDW'*, pag. 6, evenals de 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020' Tabel 4.2: *'Maximale stikstofdepositietoename ter hoogte van stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden als gevolg van project Ring Utrecht (zichtjaar 2030; AERIUS C20) in de gebruiksfase'*, pag. 9 mét de 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022', Tabel 2.2: *'Reeds beoordeelde Natura 2000-gebieden in PB2020: maximale projectbijdrage per zichtjaar (2030/2035)'*, pag. 8. Dat geldt dan voor beide richtjaren, dus 2030 en 2035, waarbij dan voor 2035 voor alle habitattypen van een hogere projectbijdrage sprake is.

Alhoewel dan is aangegeven dat wettelijk niet langer met de stikstofeffecten van de 'aanlegfase' rekening dient te worden gehouden, waarbij met name in de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020' dus wel uitvoerig in diverse paragrafen wordt stilgestaan, wordt dan weliswaar in de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022' aangegeven dat dat weliswaar op basis van de: 'Wet stikstofreductie en natuurverbetering' niet meer noodzakelijk zou zijn, maar dat daar gezien de in die zin eerder in de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020' uitgevoerde berekeningen toch nader op zal worden ingegaan (zie in de deze dus o.a. ook de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020', Hoofdstuk 2.1.2: 'Uitgangspunten aanlegfase'). Gezien de in die zin in de Toelichting op het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022 evenwel gegeven toelichting (zie in deze dus ook het: 'Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022', Hoofdstuk 2.2: 'Aanlegfase') wordt daar in de 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022' uiteindelijk kennelijk toch niet nader op ingegaan.

Alhoewel die zogenaamde 'bouwvrijstelling' dan formeel van kracht is, kunnen hierbij o.i. toch de nodige vraagtekens bij worden geplaatst, dat ook aangezien het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. nog maar de vraag is of daarvoor dan wel voldoende stikstofruimte beschikbaar is.

Ecologische effectbeoordeling

Vervolgens wordt in de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022' per Natura-gebied en dan voor de daarbij behorende afzonderlijke habitattypen, waarop dan van het project een minimale toename van de stikstofdepositie is uitgerekend, dat met een (rekenkundige) ondergrens van 0.005 mol/ha/jaar³, een zogenaamde 'ecologische effectbeoordeling' uitgevoerd. Daarbij is dan per in die zin relevant habitatype op basis van de gegeven ecologische effectbeoordelingen aangegeven, dat ook gezien de karakteristieken van dat type en de huidige toestand, of t.g.v. de toegenomen stikstofdepositie door het project significant negatieve effecten al dan niet zijn uit te sluiten.

Op basis van de gegeven analyses, waarbij tevens van de eerdere gebiedsanalyses en ook de (ontwerp)beheerplannen gebruik is gemaakt, inclusief de daarbij aangegeven mogelijke herstelmaatregelen (in het kader van de PAS), evenals voor zover beschikbaar de zogenaamde natuurdoelanalyses, komt men dan tot de conclusie dat voor bepaalde Natura 2000-gebieden en dan in het bijzonder bepaalde habitattypen daarbinnen daadwerkelijk van het project significant negatieve effecten niet bij voorbaat kunnen worden uitgesloten. Alhoewel daarbij ook rekening zou zijn gehouden met eventuele cumulatieve effecten, zouden deze voor de gegeven effectanalyses niets uitmaken, aangezien de bijdrage van andere projecten alleen maar tot een hogere achtergrondwaarde zou leiden.

In algemene zin kan hierbij worden aangetekend dat uit internationaal onderzoek naar voren is gekomen dat de zogenaamde KDW's voor bepaalde habitattypen waarschijnlijk nog te (veel) te hoog zijn, dus dat er zelfs bij een lagere stikstofdepositie dan de voor een bepaalde habitatype vastgestelde KDW's er al significant negatieve effecten kunnen optreden (zie in deze dus ook het rapport: 'Review and revision of empirical critical loads of nitrogen for Europe (German Environmental Agency, 2022)')⁴. Dat betekent zodoende dat voor bepaalde habitattypen er ook al bij lagere KDW's sprake is van significant negatieve effecten.

Wel is dus wat betreft de eventuele effecten van de stikstofdepositie in de uitgevoerde passende beoordeling van meer recente onderzoeken gebruik gemaakt, althans wordt daarna verwezen, zoals:

- 'Ammoniak schadelijker voor de natuur en stikstofdioxide voor de gezondheid (De Vries, W. et al, 2020)';
- 'Effecten van stikstofdepositie nu en in 2030 (Bobbink, R., 2021)'.

Natura 2000-gebied Veluwe

Bezien we dan de diverse 'ecologische effectberekeningen' dan komt men voor met name het Natura 2000-gebied de Veluwe tot de conclusie dat kennelijk naast de daartoe eerder in de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020' aangegeven habitattypen waarvoor t.g.v. het project significant negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten, dus de habitattypen Oude eikenbossen, Zandverstuivingen, Droge heiden en Stuifzandheiden met struikheide, dat nu met name ook van geldt voor het habitatype Beuken-eikenbossen met hulst. Daarbij zij dan wel aangetekend dat van typen en soorten waar na mitigatie/saldering geen effect meer is te verwachten kennelijk geen ecologische effectbeoordeling is gemaakt (zie voor het

³ Zie in deze dus de betreffende toelichting in de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022', Hoofdstuk 3.3: 'Ecologische relevantie'.

⁴ Weliswaar is het rapport: "Review and revision of empirical critical loads of nitrogen for Europe (German Environmental Agency, 2022)" dan begin september 2022 naar buiten gebracht, voor diverse berichten zou het rapport, althans een eerdere versie daarvan, al in april bij het Ministerie van LNV bekend zijn, dus ruim voor de ter inzage legging van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022.

betreffende overzicht van de betreffende habitattypen dus ook de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022 (Royal Haskoning, 2022)', Tabel 8.3.1: '*Effect van de saldogevers "Lunteren, Otterlo, Voorthuizen, Harskamp, Epe en Ermelo" op habitattypen binnen Natura 2000-gebied Veluwe*', pag. 210-211), dat met uitzondering van het habitatype 'Binnenlandse Kraaiheibegroeiing', waarvoor dan wel een ecologische beoordeling is gemaakt, maar op basis daarvan is geconcludeerd dat van het project geen significant negatieve effecten zijn te verwachten⁵.

Wat betreft als zodanig voor de Veluwe aangewezen beschermde soorten is deze niet tijdens de 'ecologische effectbeoordeling' aan de orde gesteld, maar betrokken bij de mitigatie en compensatie (zie ook hierna onder het hoofdstuk 2.1.3: 'Compenserende maatregelen').

Cluster Laagveenmoerassen

Hierbij gaat het dan om de effectbeoordeling van het project op het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen, evenals de (wat verderaf gelegen) Natura 2000-gebieden Naardermeer, Nieuwkoopse plassen & De Haeck en Botshol.

Natura 2000-gebied Oostelijk Vechtplassen

Ook t.a.v. het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen kunnen t.g.v. het project voor diverse habitattypen significante negatieve effecten niet worden uitgesloten. Op basis van de daartoe per habitatype gegeven analyse geldt dat dan in het bijzonder voor de habitattypen Trilvenen, Veenmosrietlanden, Blauwgraslanden en Vochtige heide (laagveen) (zie in deze dus ook de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022', Tabel 5.2: '*Ecologische effectbeoordeling samengevat voor Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen*', pag. 86).

Wat betreft de overeenkomstig de Habitat- en Vogelrichtlijn beschermde soorten met dus ook een instandhoudingsdoelstelling zou van het project dan met name op de Groenknolorchis (afhankelijk van trilvenen) significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten.

Overige Natura 2000-gebieden laagveengebieden

Hierbij gaat het dan met name om de effecten van de stikstofdepositie t.g.v. het project voor de Natura 2000-gebieden Naardermeer, Nieuwkoopse plassen & De Haeck en Botshol. Alhoewel dan het project tot een (geringe) toename van de stikstofdepositie op aldaar voorkomende habitattypen leidt, ook op daarvoor gevoelige habitats, zouden volgens de in die zin met AERIUS Calculator 2021 uitgevoerde berekeningen de maximale depositiebijdrage na mitigatie lager zijn dan 0.00 mol/ha/j, zodat met zekerheid geen negatieve effecten van het project zouden optreden. In die zin is dus heeft dus geen verdere ecologische beoordeling voor de betreffende habitattypen plaatsgevonden.

Cluster Midden-Nederland, reeds (in TB2020) beoordeeld

Hierbij gaat het dan om de effectbeoordeling van het project op de Natura 2000-gebieden Lingegebied en Diefdijk-Zuid, Zouweboesem, Uiterwaarden Lek en Biesbosch

Deze Natura 2000-gebieden zijn dan weliswaar ook eerder al t.b.v. het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 beoordeeld, hetgeen niet wegneemt dat alsnog t.g.v. nieuwe berekening

⁵ Zie in deze dus ook de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht', Hoofdstuk 4.1.2: 'Open zand en heidelandschap (droog)' en dan onder het hoofdje: 'H2320 Binnenlandse Kraaiheidebegroeiingen', pag. 49 e.v..

net als voor de Veluwe en de Oostelijke Vechtplassen een nieuwe herbeoordeling heeft plaatsgevonden.

Natura 2000-gebieden Lingegebied en Diefdijk-Zuid

Alhoewel er wel van een toename t.g.v. het project op al dan niet stikstofgevoelige habitats plaatsvindt, wordt op basis van de gegeven effectbeoordeling geconcludeerd dat er weliswaar bij drie van de vijf habitattypen, te weten Beekbegeleidende bossen, Essen-lepenbossen en Kalkmoerassen op één of meer locaties sprake is van een toename van de stikstofdepositie in een situatie met een nadere overschrijding van de KDW, maar dat daarvan geen significant negatieve gevolgen op de betreffende habitattypen uitgaan.

Hetzelfde wordt gesteld m.b.t. de als zodanig aangewezen beschermde soorten, waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt, te weten de Kamsalamander, de Kleine en Grote modderkruiper, aangezien deze soorten niet afhankelijk zouden zijn van stikstofgevoelig leefgebied.

Natura 2000-gebied Zouweboesem

Bij een van de drie als zodanig aangewezen habitattypen, te weten Blauwgraslanden, is t.g.v. het project sprake van een toename in stikstofdepositie in een nadere overschrijding van de KDW. Op basis van de gegeven ecologische effectbeoordeling komt men dan tot conclusie dat de projectbijdrage niet tot significant negatieve gevolg van de Blauwgraslanden en de bijbehorende instandhoudingsdoelstellingen (uitbreiding areaal en behoud kwaliteit) leidt.

Hetzelfde geldt voor de beschermde soorten waarvoor een instandhoudingsstelling geldt, zoals de Zwarte stern.

Natura 200-gebied Uiterwaarden Lek

Bij twee van de vier habitattypen, namelijk Stroomdalgraslanden en Glanshaver- en Vossentaarhooilanden (glanshaver), is op één of meerdere locaties sprake van een projectbijdrage als gevolg van het project Ring Utrecht in een situatie met een (naderende) overschrijding van de KDW. Gezien de huidige overwegend goede kwaliteit van het habitatype Stroomdalgraslanden en de sturende rol van beheer en incidentele buffering daarbij, evenals m.b.t. de Glanshaverhooilanden de projectbijdrage dermate klein is en de Glanshaverhooilanden hier overwegend in een goede kwaliteit voorkomen en ook hier een bepaalde buffering aanwezig is kunnen significant negatieve gevolgen door de geringe stikstofdepositie als gevolg van het project Ring Utrecht voor de betreffende habitattypen worden uitgesloten.

Hetzelfde kan worden gesteld voor de Kamsalamander waarvoor m.b.t. het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Lek een instandhoudingsdoelstelling geldt. Weliswaar kan een zeer hoge stikstofdepositie leiden tot zuurstofloosheid in voortplantingswateren, maar aangezien uit de Gebiedsanalyse (2017) volgt dat dit in de Uiterwaarden van de Lek niet aan de orde is zou stikstofdepositie hier dus geen probleem vormen.

Natura 2000-gebied Biesbosch

Alhoewel de Biesbosch is aangewezen voor 9 habitattypen, zou t.g.v. het project bij twee habitattypen, te weten Glanshaverhooilanden en Vossenstaarhooilanden, op één of

meerdere locaties sprake zijn van een toename van de stikstofdepositie in een situatie met een nadere overschrijding van de KDW. Uit de ecologische effectbeoordeling voor beide habitattypen komt dan naar voren dat m.b.t. het habitattypen Glanshaverhooilanden de projectbijdrage dermate gering is en ook de oppervlakte waarvoor dat van toepassing is zeer beperkt is, zodat geen daarvan geen negatieve gevolgen worden verwacht. Hetzelfde geldt dan voor het Habitattypen Vossenstaarhooilanden.

Ook voor de beschermde soort de Bruine kiekendief, waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt, zouden van het project geen negatieve gevolgen uitgaan, aangezien enerzijds de bijdrage van het project aan de stikstofdepositie gering is en anderzijds de beperkte afhankelijkheid van de Bruine Kiekendief van stikstofgevoelig leefgebied.

Cluster Midden-Nederland, nieuwe gebieden

Hierbij gaat het dan om de effectbeoordeling van het project op de Natura 2000-gebieden Kolland & Overlangbroek, Rijntakken, Binnenveld, Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem én Langstraat.

Natura 2000-gebieden Kolland & Overlangbroek

Het Natura 2000-gebied Kolland & Overlangbroek is aangewezen voor één habitatype, namelijk Beekbegeleidende bossen. Op basis van de gegeven ecologische beoordeling, namelijk dat de projectbijdrage dermate beperkt is, dat daarvan geen verzurende en/of vermestende werking uitgaat die van invloed is op het habitatype dat van nature onder voedselrijkere omstandigheden voor komt, komt men dan tot de conclusie dat de projectbijdrage geen significant negatieve gevolgen heeft voor het Habitatype Beekbegeleidende bossen zoals dat hier voorkomt.

De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. tekent hierbij wel aan dat o.a. de typische mossen zoals deze hier voorkomen o.i. wel degelijk voor de effecten van stikstof gevoelig moeten worden geacht, hetgeen ook voor de bast van de essen geldt waarop deze mossen (thans) voorkomen. Zo staat in de: 'Gebiedsanalyse Natura 2000-gebied Kolland & Overlangbroek (Provincie Utrecht, 2017)', dat:

'Voor het behoud van de bijzondere mossen, welke hier aan dit type bos een extra waarde toekent, is het belangrijk dat een vochtig microklimaat behouden blijft en dat de stikstofdepositie wordt verminderd. Stikstof bevordert de verzuuring en bevoordeelt zuurminnende mossen, die concurrerend kunnen zijn voor de bijzondere basenminnende soorten uit het touwtjesmosgezelschap'.

Natura 2000-gebied Rijntakken

Bij vier van de elf kwalificerende habitattypen, te weten Droge hardhoutooibossen, Essen-iepenbossen, Glanshaverhooilanden en Stroomdalgraslanden, is er op één of meerdere locaties sprake van een toename in stikstofdepositie als gevolg van het project Ring Utrecht in een situatie met een (naderende) overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW). Uit de m.b.t. de betreffende habitattypen uitgevoerde ecologische beoordeling komt dan naar voren dat t.g.v. de projectbijdrage m.b.t. stikstofdepositie er geen (significant) negatieve gevolgen zijn te verwachten.

Eenzelfde conclusie kan worden getrokken t.a.v. de voor dit Natura 2000-gebied als zodanig aangewezen beschermde soorten met een instandhoudingsdoelstelling, te weten de Kwartelkoning en de Watersnip.

Natura 2000-gebied Binnenveld

Het Natura 2000 Binnenveld (111 ha) gelegen in de Gelderse Vallei bestaat uit twee deelgebieden, namelijk de Bennekomse Meent en De Hel/De Blauwe Hel of ook De Hellen genoemd.. Het Binnenveld is dan aangewezen voor drie habitattypen. Bij alle drie de habitattypen, te weten Trilvenen, Veenmosrietlanden en Blauwgraslanden, is op één of meerdere locaties sprake van een toename in stikstofdepositie als gevolg van het project Ring Utrecht in een situatie met een (naderende) overschrijding van de KDW. Op basis van de gegeven ecologische effectbeoordeling kunnen dan met name voor de habitattypen Trilvenen en Veenmosrietlanden t.g.v. het project significant negatieve effecten niet worden uitgesloten.

Hetzelfde geldt voor de er voorkomende beschermde soort waarvoor een instandhoudingsdoelstelling geldt, namelijk het Geel schorpioenmos.

Natura 2000-gebied Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem

Het Natura 2000-gebied Loevestein, Pompveld & Kornsche Boezem is aangewezen voor vijf habitattypen. Bij twee van de vijf habitattypen, te weten glanshaverhooilanden en stroomdalgraslanden, is op één of meerdere locaties sprake van een toename in stikstofdepositie als gevolg van het project Ring Utrecht in een situatie met een (naderende) overschrijding van de kritische depositiewaarde (KDW). Op basis van de gegeven ecologische effectbeoordeling wordt dan geconcludeerd dat de projectbijdrage geen significant negatieve effecten voor de betreffende habitattypen met zich meebrengt, dat ook gezien de geringe projectbijdrage, evenals over slechts beperkte oppervlakte waar hetzij de achtergronddepositie (inclusief de projectbijdrage) gelijk is aan de KDW, namelijk bij het habitatype Stroomdalgraslanden, hetzij daadwerkelijk sprake is van een beperkte overschrijding van de KDW's, namelijk bij de Glanshaverhooilanden.

Het Natura 2000 Loevestein, Pompveld & Kornsche boezem is aangewezen voor habitatrictlijnsoorten Kamsalamander, Bittervoorn, Kleine en Grote modderkruiper en Rivierdonderpad die niet afhankelijk zijn van stikstofgevoelig leefgebied. Negatieve gevolgen voor deze soorten kunnen dan ook op voorhand worden uitgesloten.

Natura 200-gebied Langstraat

Bij vier van de vijf habitattypen, te weten Kranswierwateren, Veenmosrietlanden, Trilvenen en Blauwgraslanden, is op één of meerdere locaties sprake van een toename in stikstofdepositie als gevolg van het project Ring Utrecht in een situatie met een (naderende) overschrijding van de KDW. Op basis van de gegeven ecologische effectbeoordeling komt men dan tot de conclusie dat van de projectbijdrage geen (significant) negatieve effecten uitgaan.

Wat betreft de Kranswierwateren is wel sprake van een forse overschrijding van de KDW, maar aangezien dit type eerder afhankelijk zou zijn van het herstel van calciumhoudend grondwater, dus van de hier van nature voorkomende kwel, evenals het voorkomen van de aanvoer van nutriëntrijk water uit de landbouw, hetgeen dan beide wordt aangepakt, evenals het om een geringe projectbijdrage over een beperkte oppervlakte zou gaan worden geen negatieve gevolgen verwacht.

Voor de Blauwgraslanden wordt met name een herstel van de calciumrijke kwel van belang geacht, hetgeen ook wordt aangepakt. Alhoewel ook hier van een aanzienlijke overschrijding van de KDW, zij het een 'matige' overschrijding, sprake is, wordt geconcludeerd dat gezien

de geringe projectbijdrage over een beperkte oppervlakte geen significant negatieve gevolgen worden verwacht.

Een vergelijkbare ecologische analyse als voor de Kranswierwateren geldt voor de in het gebied aanwezige en nog te ontwikkelen Trilvenen, waarvoor eveneens herstelmaatregelen worden genomen. Alhoewel ook m.b.t. Trilvenen van een forse tot matige overschrijding van de KDW sprake is, worden gezien de geringe projectbijdrage en de ook de beperkte oppervlakte geen significant negatieve effecten verwacht.

Veenmosrietlanden ontstaan vaak via successie uit Trilvenen en in het voorkomende geval kennelijk uit Blauwgraslanden t.g.v. verzuring. Van belang voor dit type zijn vooral stabiele hogere waterpeilen. Gezien de geringe projectbijdrage over een beperkte oppervlakte worden van het project ook bij dit type geen significant negatieve effecten verwacht.

Het gebied is aangewezen voor twee habitatrichtlijnsoorten, namelijk de Grote en Kleine modderkruiper. Beide soorten zijn niet stikstofgevoelig. Er kan voor deze soorten dan ook op voorhand geconcludeerd worden dat negatieve gevolgen zijn uit te sluiten.

Analyse effectbeoordelingen

Bezien we de gegeven ecologische effectbeoordelingen dan komt men tot de conclusie dat feitelijk, ondanks dat in de betreffende situaties reeds sprake is van een overschrijding van de KDW, waarbij die overschrijding soms zelf 'matig' tot 'fors' is, toch slechts van het project voor een relatief beperkt aantal habitattypen significant negatieve gevolgen niet zijn uit te sluiten. Dat geldt dan in het bijzonder voor bepaalde habitattypen op de Veluwe, de Oostelijke Vechtplassen en de Binnenlanden. Een vergelijkbare conclusie kan worden getrokken m.b.t. de voor betreffende Natura 2000-gebieden aangewezen soorten met een instandhoudingsdoelstelling waarvoor dan een bepaalde projectbijdrage kan worden verwacht.

De eerste meer algemene kanttekening die o.i. hierbij dan kan worden gemaakt, is dat gezien het eerder aangehaalde internationale onderzoek er bij een aantal habitattypen reeds bij een lagere stikstofdepositie dan de thans aangenomen KDW's er significant negatieve effecten optreden (zie in deze dus ook het rapport: 'Review and revision of empirical critical loads of nitrogen for Europe (German Environmental Agency, 2022)'). Voor zover daar dan rekening dient te worden gehouden zouden o.i. een aantal van de gegeven ecologische effectbeoordelingen wel eens anders uit kunnen vallen dan dat nu het geval is, namelijk dat wel degelijk voor de betreffende typen significant negatieve effecten niet zijn uit te sluiten.

Verder is de noodzaak/urgentie om nu daadwerkelijk tot een aanpak van de stikstofproblematiek te komen, dat gezien de algehele toestand van de natuur, inclusief die in de Natura 2000-gebieden, voor (vrijwel) iedereen duidelijk, waarbij herstel bij bepaalde habitattypen ook nog niet zo makkelijk is te realiseren (zie in deze dus o.a. het rapport: 'Effecten van stikstofdepositie nu en in 2030 (Bobbink, R., 2021)' en dan in het bijzonder ook de daarin opgenomen samenvattende tabel 2: 'Overzicht van de herstelbaarheid van de in dit rapport besproken stikstofgevoelige habitattypen', pag. 66). In die zin zijn door de Minister voor Natuur en Stikstof nu ook in het kader van het: 'Nationaal Programma Landelijk Gebied (NLPG)' duidelijke doelen gesteld, inclusief ook een bijbehorende kaart met duidelijke reductiedoelstellingen per gebied. Ook in die zin is het o.i. dus de vraag of er in de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022 (Royal Haskoning, 2021)' toch niet uiteindelijk van een bepaalde onderschatting van bepaalde effecten van de stikstofdepositie die van het project uitgaan sprake is.

Meer in het algemeen is het ook zo dat bepaalde effecten elkaar kunnen versterken, zoals die van de invloed van de klimaatverandering en dus bijvoorbeeld ook de droogte op de effecten van een bepaalde stikstofdepositie en de daar dan weer mee gepaard gaande verzuring. Zo is zal bijvoorbeeld bij hoogvenen de planten bij droogte minder stikstof opnemen, evenals wordt de stikstofconcentratie en daarmee de verzuring in de bodem hoger door de afbraak van het indrogende veen.

Wat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan opvalt als we de ecologische effectbeoordelingen bezien dat men ondanks dat er bij bepaalde habitattypen die dan binnen bepaalde Natura 2000-gebieden als zodanig zijn aangewezen van de matige tot forse overschrijding van de KDW's sprake is, men op basis van de gegeven ecosysteemanalyse dan toch tot de conclusie komt dat andere systeemfactoren van groter belang moeten worden geacht om de instandhoudingsdoelen te realiseren, zoals bij bepaalde habitattypen de waterkwaliteit, zoals bij Trilvenen en Blauwgraslanden, dat (vaak) ook gezien i.r.t. de geringe projectbijdrage over beperkte oppervlakte t.a.v. het betreffende habitatype.

O.i. zou evenwel het doel moeten zijn dat de omstandigheden voor alle relevante omgevingsfactoren, inclusief dus ook de t.a.v. de stikstofdepositie, zodanig zijn dat een bepaald type zich ook echt optimaal kan ontwikkelen, dat dus ook i.r.t. de (beoogde) instandhoudingsdoelstellingen. In die zin kan een toename van de stikstofdepositie, met dus niet alleen verzuring maar ook eutrofiering tot gevolg, hoe beperkt in bepaalde situaties dan ook, o.i. wel degelijk uiteindelijk het bereiken van de instandhoudingsdoelen in de weg staan. Ook uitgaande van het gegeven dat de Habitatrictlijn geen verslechtering toestaat moet een dergelijke toename o.i. dus wel degelijk strijdig worden geacht met hetgeen daartoe in de Habitatrictlijn is bepaald. Waar dan nog bij komt dat o.i. in de gegeven ecologische effectbeoordeling de ecologische effecten voor bepaalde habitattypen gezien de thans beschikbare onderzoeksrapporten en dan in het bijzonder het rapport: 'Review and revision of empirical critical loads of nitrogen for Europe (German Environmental Agency, 2022)' nog worden onderschat.

O.i. geldt dat ook m.b.t. de effecten op soorten. Zo komt uit diverse onderzoeken naar voren hoe stikstof uiteindelijk doorwerkt in het gehele ecosysteem en dus uiteindelijk ook voor de er voorkomende soorten, waarbij dan de wijze waarop een soort leeft en dus de afhankelijkheid van bepaalde omgevingsfactoren daar ongetwijfeld ook een bepaalde invloed op zal hebben (zie in deze voor een algeheel overzicht o.a. ook het rapport: 'Effecten van stikstofdepositie nu en in 2030 (Bobbink, R., 2021)'⁶ en wat betreft verdere informatie met name ook het rapport: 'Imbalanced by overabundance – Effect of nitrogen deposition on nutritional quality of producers and its subsequent effect on consumers (Vogels, J. et al, 2020)').

Tenslotte kunnen o.i. eventuele cumulatieve effecten er wel degelijk nu net toe leiden dat voor bepaalde typen de KDW's nu juist net wel worden overschreden. Ook kan een hogere depositie t.g.v. andere projecten er toe leiden dat de natuur sneller achteruit gaat, zoals dat o.a. ook kan worden afgeleid uit het 'Stikstof Emissie Model (SEM 3.1, Goderie & Vertegaal, 2020)' en waarbij bijvoorbeeld een bepaalde Bovengrens (BG) dan dus mogelijk eerder

⁶ Overigens wordt (gelukkig) aan de doorwerking in ecosystemen van stikstof op zowel planten en dieren dus wel ook in de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020' expliciet aandacht gegeven, dat dus mede ook n.a.v. de bevindingen uit het rapport: 'Effecten van stikstofdepositie nu en in 2030 (Bobbink, R., 2021)' (zie in deze dus met name ook de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022', Hoofdstuk 3.1: 'Algemene context effecten stikstofdepositie').

wordt bereikt (zie in deze dus ook de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020 (Royal Haskoning, 2022)', Hoofdstuk 10.1: 'Algemeen' en dan in het bijzonder ook de betreffende Afbeelding 10.1: '*Stikstof-effectcurven voor H2330 Zandverstuivingen en H9110 Beuken-eikenbossen met hulst als voorbeeld. H9190 Oude eikenbossen heeft een KDW van 1071 en een BG van 1500; H2310 Stuifzandheiden met struikhei heeft een KDW van 1071 en een BG van 1500 (x-as = achtergronddepositie; y-as % verlies aan habitat, KWD= kritische depositiewaarde, BG=bovengrens, ABG= absolute bovengrens*', pag. 242). In die zin kan voor bepaalde habitattypen ook het herstel uiteindelijk toch veel moeilijker zijn dan eerder is verondersteld (zie in die zin dus ook het rapport: 'Effecten van stikstofdepositie nu en in 2030 (Bobbink, R., 2021)').

2.1.2. Mitigerende maatregelen

In het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 werd dan gebruik gemaakt van het zogenaamde SSRS teneinde bepaalde stikstof-effecten te kunnen mitigeren. In het beroepschrift van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 is daarbij reeds uitvoerig stilgestaan.

Aangezien evenwel de bijdrage vanuit SSRS onzeker is wordt daarvan in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022 niet langer gebruik gemaakt. Kennelijk is nu besloten op basis van de zogenaamde 'externe saldering' de op basis van de Wet Natuurbescherming vergunde en ook de feitelijk reëel gebruikte rechten van een aantal boerenbedrijven voor het houden van een aantal landbouwdieren op/af te kopen, soms voor het gehele bedrijf, maar ook vaak voor een deel.

T.a.v. de boerenbedrijven waarvan de rechten voor het houden van een aantal landbouwdieren op basis van de Wet Natuurbescherming dan geheel of gedeeltelijk zijn opgekocht, blijft het wel voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag – dat ook op basis van berichten in de media⁷ - of van die rechten wel gebruik kan worden gemaakt. Zo zouden van een bedrijf in Gelderland de stallen inmiddels zijn gesloopt, waarbij het zo zou zijn dat overeenkomstig de regels die daarvoor binnen de provincie Gelderland van kracht zijn niet meer van die rechten gebruik kunnen worden gemaakt.

Op basis van de gegeven mitigatie en de in die zin gegeven analyses zou dan voor een relatief groot aantal van de aanwezige habitattypen waarvoor dan t.g.v. het project en de daarmee samenhangende stikstofdepositie op basis van de gegeven 'ecologische effectbeoordelingen' (significant) negatieve effecten worden verwacht niet langer sprake zijn van een verdere overschrijding van de KDW, dat met een (rekenkundige) ondergrens van 0.005 mol/ha/j, dus significant negatieve effecten zouden zijn uitgesloten. Dat geldt dat dan voor alle habitattypen binnen het Natura 2000-gebieden Oostelijke Vechtplassen (zie in deze ook de: 'Passende beoordeling Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022', Tabel 8.4.1: '*Effect van de saldogevers op habitattypen binnen Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen*', pag. 216) en ook het Binnenveld (zie in deze dus ook de: 'Passende beoordeling Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022', Tabel 8.3.2: '*Effect van de drie saldogevers "Otterlo, Voorthuizen en Harskamp op de habitattypen binnen Natura 2000-gebied Binnenveld*', pag. 211), evenals voor het grootste gedeelte van de habitattypen binnen het Natura 2000-gebied de Veluwe, dat m.u.v. de habitattypen Oude Eikenbossen, Beuken-eikenbossen met hulst, Stuifzanden met struikhei, Zandverstuivingen en Droge heiden (zie dus ook: 'Passende beoordeling Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022', Tabel 8.3.1: 'Effect van saldogevers

⁷ Zie o.a. Trouw, d.d. 14 september 2020, pag. 21.

“Lunteren, Otterlo, Voorthuizen, Harskamp, Epe en Ermelo” op habitattypen Natura 2000-gebied Veluwe, pag. 210/211).

Voor een aantal andere Natura 2000-gebieden en aldaar voorkomende habitattypen met een projectbijdrage van groter dan 0.005 mol/ha/j leiden de gegeven mitigerende maatregelen eveneens tot een afname van de stikstofdepositie, zij het dat ondanks dat sprake was van een (nadere) overschrijding van de KDW de projectbijdrage overeenkomstig de gegeven ‘ecologische effectbeoordeling’ niet leidden tot (significant) negatieve effecten. In die zin zouden ook de betreffende habitattypen en dus ook de betreffende Natura 2000-gebieden daarvan profiteren.

Dat zou in vergelijkbare zin ook gelden voor de er voorkomende beschermde soorten, die van de betreffende habitattypen (in belangrijke mate) afhankelijk zijn, zoals wat betreft de het Natura 2000-gebied Binnenveld voor het Geel Schorpioenmos het geval is en voor het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen voor de Groenknolorchis.

2.1.3. Compenserende maatregelen na mitigatie/saldering

Na de inzet van de mitigerende maatregelen resteert volgens de gegeven analyses dus (alleen) nog voor het Natura 2000-gebied de Veluwe en dat dan in de nabije omgeving van de Rijkswegen A1 en A28 t.g.v. het project een toename in een situatie van een (nadere) overschrijding van de KDW (zie in deze dus ook de: ‘Passende beoordeling Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022’, Tabel 9.1: ‘*Habitattypen binnen N2000-gebied Veluwe met een (maximale) projectbijdrage van stikstofdepositie per klasse na saldering met de zes Saldoevers*’, pag. 220). Daarbij gaat het dus om de habitattypen Oude Eikenbossen, Beuken-eikenbossen met hulst, Stuifzanden met struikhei, Zandverstuivingen en Droge heiden.

Ecologische effectbeoordeling Natura 2000-gebied Veluwe na mitigatie/saldering

Op basis gegeven ecologische effectbeoordelingen wordt dan per gegeven habitatype aangegeven waar dan voor het betreffende type bepaalde overschrijdingen plaatsvinden, dat dus op hexagoonniveau, evenals wat dat dan voor de betreffende habitattypen in ecologische zin betekent, dat dan mede op basis van ter plaatse verrichte veldbezoeken (zie in deze dus ook de ‘Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022’, Hoofdstuk 9: ‘Ecologische effectbeoordeling Natura 2000 Veluwe na saldering’).

Met name voor het habitatype Droge heide komt men dat tot de conclusie dat er na inzet van de saldering van de resterende projectbijdrage geen significant negatieve gevolgen worden verwacht, dat ook aangezien het relatief geringe projectbijdragen gaat over relatief beperkte oppervlakten, maar er voor de andere habitattypen daarvan nog wel degelijk sprake is. Wel wordt daarbij aangetekend dat wat betreft het habitattypen Beuken-eikenbos met hulst weliswaar van het project na saldering significant negatieve gevolgen uitgaan, maar dat op basis van de gegeven ecologische analyse dan niet voor de locatie ter hoogte van de A1 bij Engelandersholt het geval zou zijn, althans als de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de in die zin gegeven analyse op de juiste wijze interpreteert.

Bij de gegeven ecologische effectbeoordelingen wil de Stichting Milieuzorg e.o. wel aantekenen dat voor bepaalde habitattypen de KDW’s dus op basis recent gepubliceerd internationaal onderzoek (veel) lager liggen, zodat de effecten zoals deze thans uit de in de: ‘Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022’ gegeven ecologische

effectbeoordelingen naar voren komen, ook die i.r.t. het Natura 2000-gebied de Veluwe, o.i. toch worden onderschat. ook al is daarbij dan gebruik gemaakt van meer recente onderzoeken (zie in deze dus met name ook het rapport: 'Review and revision of empirical critical loads of nitrogen for Europe (German Environmental Agency, 2022)').

Verder is het zo, zoals ook in de rapportage die op verzoek van de Kerngroep door B. van den Burg is opgesteld m.b.t. de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020' naar voren komt dat ondanks de daarin t.a.v. Droge Heide gegeven ecologische analyse de effecten van zelfs enkele honderdste molen in geschikte en potentiële leefgebieden nabij de A1 wel degelijk significant moeten worden geacht, dat ook in relatie van de heidefauna in het geheel, waaronder de tapuit (zie in deze dus ook de: 'Nadere stukken Kerngroep Ring Utrecht', d.d. 2 november 2021, Bijlage 6: 'Ecologische effecten van verbreding A27 op natuurkwaliteit Veluwe (Van den Burg, A, 2021)').

Wat betreft de beschermde habitatrictlijnsoorten voor het Natura 2000-gebied Veluwe wordt dan aangegeven dat de niet stikstofgevoelige soorten Beekprik en de Rivierdonderpad, beide vissoorten, evenals de Meervleermuis en ook het Vliegend Hert voorkomen in leefgebieden die niet stikstofgevoelig zouden zijn, dus in die zin voor de betreffende soorten negatieve gevolgen als gevolg van het project op voorhand zijn uitgesloten. Daarnaast dat de wel stikstofgevoelige soorten als de Kamsalamander, de Gevlekte witsnuitlibel en de Drijvende weegbree zijn verbonden aan open water, poelen en vennen, waaronder het als zodanig aangewezen habitatype Zwak gebufferde vennen⁸, maar aangezien er na saldering op geen enkel type nog sprake is van een projectbijdrage negatieve gevolgen door de stikstofdepositie als gevolg van het project voor deze soorten zijn uitgesloten.

Met name bij de betreffende conclusie t.a.v. het Vliegend Hert plaatst de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. daar toch haar vraagtekens bij, aangezien deze nu juist (vaak) is gebonden aan het habitatype Oude eikenbossen, die dus wel degelijk gevoelig zijn voor stikstofdepositie. Uiteindelijk kan dat ook doorwerken in de daarvoor gevoelige soorten (zie in deze dus o.o. ook het rapport: 'Imbalanced by overabundance - Effect of nitrogen deposition on nutritional quality of producers and its subsequent effect on consumers (Vogels, J. et al, 2020)' en ook: 'Effecten van stikstofdepositie nu en in 2030 (Bobbink, R., 2021)'), ook al zou volgens de effectenindicator de soort zelf niet gevoelig zijn voor vermesting en verzuring.

Wat betreft de Vogelrichtlijnsoorten zoals deze op de Veluwe voorkomen wordt dan aangegeven dat van de resterende stikstofdepositiebijdrage t.g.v. het project na saldering met name sprake is in de directe nabijheid van de beide rijkswegen A1 en A28 en dat daar al sprake is van een verstoring door geluid, zodat daarvan geen verdergaande effecten zijn te verwachten. Dat naar die effecten, althans voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat op basis beschikbare stukken heeft kunnen nagaan, dus geen verdergaand nader onderzoek is gedaan. Voor verder afgelegen gebieden zou na saldering dan sprake zijn van een afname van de stikstofdepositie t.g.v. het project, zodat men in die zin tot de conclusie komt, dat de stikstofbijdrage van het project na saldering geen negatieve gevolgen heeft voor de Vogelrichtlijnsoorten en hun bijbehorend (potentieel) leefgebied. In ieder geval moet met name de staat van instandhouding van de tapuit zeer ongunstig worden geacht, waarop een verdere achteruitgang van de heiden, ook die relatief dicht bij A1, zoals ook Van den Burg in

⁸ Hierbij kan dan worden aangetekend dat dus niet alleen landnatuur gevoelig is voor stikstofbelasting, maar ook oppervlaktewateren (zie in deze o.a. het rapport: 'Ecologische effecten van stikstof op Nederlandse oppervlaktewateren (Geest, G. van, et al, 2021)').

zijn reactie aangeeft, dus wel degelijk relevant moet worden geacht (zie in deze dus ook de: 'Nadere stukken Kerngroep Ring Utrecht', d.d. 02 november 2021, Bijlage 6: 'Ecologische effecten van verbreding A27 op natuurkwaliteit Veluwe (Van den Burg, A, 2021)').

Compenserende maatregelen

Wat betreft de compensatie zelf wordt dan teneinde per habitattype de compensatieoppervlakte te kunnen berekenen gebruik gemaakt van het zogenaamde: 'Stikstof Emissie Model (SEM 3.1, Goderie & Vertegaal, 2020)⁹ en ook het oordeel van deskundigen (zie in deze dus ook de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022', Hoofdstuk 10: 'Compenserende maatregelen'). Daarbij komt men dan uiteindelijk op basis van de totale oppervlakte per habitattype die na mitigatie/saldering wordt beïnvloed en die voor bepaalde habitattypen relatief groot is (zie in deze dus ook de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020', Tabel 10.2.1: '*Natura 2000-gebied Veluwe - berekende stikstofdepositie als gevolg van het project Ring Utrecht na saldering in 2035*', pag. 243) uiteindelijk o.i. toch uit op relatief beperkte compensatieoppervlakten. Wel wordt bij het bepalen van de uiteindelijke compensatieoppervlakte uitgegaan van een bepaald minimumareaal dat voor het betreffende habitattype als 'gekwalificeerd' kan worden aangemerkt (teneinde ook de een levensvatbaar habitat voor het betreffende type te kunnen komen), evenals wordt gerekend met een opslag, namelijk een verdubbeling (dus x2) (zie voor de totale per habitattype de realiseren compensatieoppervlakte dus ook de: 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2020', Tabel 10.2.2: '*Natura 2000 Veluwe: berekende compensatieopgave a.g.v kwaliteitsverlies door stikstofdepositie met AERIUS C21*', pag. 244).

Wat betreft de berekende compensatieoppervlakten is het i.o. in ieder geval zo dat als voor bepaalde habitattypen de KDW inderdaad veel lager is dan tot op heden is aangenomen, zoals dus uit het rapport: 'Review and revision of empirical critical loads of nitrogen for Europe (German Environmental Agency, 2022)' naar voren komt, dat die oppervlakten die dienen te worden gecompenseerd na correctie in het 'Stikstof Emissie Model' of zo men wil een actualisatie daarvan, naar verwachting dus (veel) groter zullen zijn dan nu voor bepaalde typen aangenomen.

Bij de compensatie voor de habitattypen Zandverstuiving, Stuifzandheiden met Struikheide en ook Oude Eikenbossen wordt dan aangesloten bij de eerdere compensatie zoals deze reeds in het: 'Compensatieplan TB 2020' was opgenomen, zij het voor een grotere oppervlakte. Met name in de: 'Oplegnotitie Compensatieplan TB 2022' vindt in die zin voor de betreffende habitattypen een nadere uiteenzetting plaats, evenals hoe nu aan de compensatie voor het habitattype Eiken-Beukenbossen met Hulst vorm wordt gegeven.

Feitelijk wordt in het: 'Beroepschrift Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020' reeds in met name algemene zin stilgestaan bij de compensatie zoals deze daarbij voor de habitattypen Zandverstuiving, Stuifzandheiden met Struikheide en ook Oude Eikenbossen was voorzien, waar dan ook in eerste instantie naar wordt verwezen (zie in deze ook het: 'Beroepschrift Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake het Tracébesluit

⁹ Overigens zat het: 'Achtergrondrapport Stikstof Emissie Model (Goderie & Vertegaal, 2020)' niet bij de stukken, zodat de daarin gegeven ecologische analyses die dan ten grondslag liggen aan het model vooralsnog voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. niet zijn te verifiëren, evenals dus ook niet hoe men dan per habitattype tot de gegeven compensatieoppervlakten is gekomen.

A27/A12 Ring Utrecht 2020', Hoofdstuk 2.3.4: 'Natuur' en dan onder het hoofdje: '*Compensatie(plan) stikstofgevoelige habitat Natura 2000-gebied Veluwe*', pag. 28-29).

Kern daarvan is dat er door de resterende stikstofdepositie t.g.v. het project er een bepaald verlies van de oppervlakte van een bepaalde habitattype optreedt dat men dan binnen het Natura 2000-gebied de Veluwe gaat compenseren door het omvormen van de op een bepaalde plek thans aanwezige natuur. Dat die natuur dan weliswaar niet gekwalificeerd is, maar daaraan wel degelijk een bepaalde natuurwaarde kan worden toegekend, dat ook bezien vanuit het gegeven dat toch de gehele Veluwe als Natura 2000-gebied is aangewezen, evenals overigens ook (logischerwijs) een integraal deel uitmaakt van het NNN. In die zin zou o.i. het verlies dan ook eerder dienen te worden gecompenseerd in gebieden die aansluiten op het Natura 2000-gebied de Veluwe, maar niet als zodanig zijn begrensd.

Een ander punt is dat het o.i. toch onduidelijk is of ter plaatse van de gegeven compensaties dan wel aan de juiste uitgangspunten voor de realisatie van het betreffende habitattype wordt voldaan, dat dus ook i.r.t. de huidige achtergrondwaarde van de stikstofdepositie t.o.v. de Kritische depositiewaarde (KDW) en dat dan weer i.r.t. een mogelijke extra toevoeging t.g.v. het project. Als de achtergrondwaarden, inclusief de eventuele projectbijdrage, ter plaatse van de compensatielocaties voor het te compenseren habitattype immers hoger zijn dan de Kritische Depositie Waarde (KDW) voor het betreffende type blijf je dan dus feitelijk achter niet haalbare doelen aanlopen. Net als bij de PAS het geval was blijft het dan in feite 'dweilen met de kraan open'.

In aanvulling daarop kan worden gesteld dat het inmiddels bekend is dat van bepaalde habitattypen de herstelbaarheid slecht is, zoals voor Zandverstuivingen en ook Oude eikenbossen, hetzij matig, zoals voor Stuifzandheide met struikheide (zie in deze dus ook het rapport: 'Herstelbaarheid van door stikstofdepositie aangetaste Natura 2000-habitattypen: een overzicht' en dan in het bijzonder de Tabel 2: '*Overzicht van de herstelbaarheid van de in dit rapport besproken stikstofgevoelige habitattypen*', pag. 66), dus dat het ook in die zin de vraag is wat dit dan betekent voor de compensatieplannen zoals voor de betreffende habitattypen thans voorliggen.

Verder worden ook in de rapportage: 'Ecologische effecten van de verbreding van de A27 op de Natuurkwaliteit Veluwe (Van den Burg, A, 2021)' die dan in opdracht van de kerngroep Utrecht is opgesteld en als zodanig als nader stuk is ingediend in het schrijven van de kerngroep van 02 november 2021 (zie in deze dus ook de: 'Nadere stukken Kerngroep Ring Utrecht', d.d. 2 november 2021, Bijlage 6: 'Ecologische effecten van verbreding A27 op natuurkwaliteit Veluwe (Van den Burg, A, 2021)') nader stilgestaan bij zowel de compensaties zoals deze voor de habitattypen Oude Eikenbossen als Stuifzanden en Stuifzandheide worden voorgesteld. Uit de daarbij gegeven ecologische analyses komt dan naar voren dat de compensatie m.b.t. Oude Eikenbossen niet voldoet, evenals die m.b.t. Stuifzanden en Stuifzandheide is af te raden, dat zeker ook als de stikstofdepositie niet daalt onder de KDW die voor de instandhouding van dit type noodzakelijk is.

In de: 'Oplegnotitie Compensatieplan Veluwe 2022' wordt dan met name ook stilgestaan bij de compensatie van het habitattype Eiken-beukenbos met Hulst, waarbij het dan gaat om een compensatie van 2.000 m². Uiteindelijk is daarbij gekozen voor een locatie bij zogenaamde Moordenaarskuil, dat als deel van het Kroondomein 't Loo. Teneinde tot het gewenste type te komen boomsoorten is men dan van plan de boomsoorten die niet binnen het type passen te verwijderen, in casus te ringen of te kappen. Daarbij gaat het dan om 5

plots van 50 x 50 m², inclusief ook 10 m daarom heen, dus in totaal ongeveer 2.5 ha, inclusief de plaatsing van een wildraster om de plots zelf.

Alhoewel dus in zekere zin t.o.v. de opgave van een overcompensatie sprake is, blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch de vraag of zo wel echt van een compensatie sprake is, aangezien naar verwachting de plots op termijn gewoon weer deel zullen gaan uitmaken van het omringende bos, dat dan kennelijk niet kwalificeert. Natuurlijk er wordt dan een zone rondom de plots van 10 m aangehouden, waar in eerste instantie ook de grove dennen (en andere kennelijk niet in het betreffende habitatype passende soorten) zullen worden geringd of gekapt, maar door het inzaaien van niet binnen het type passende struik- en boomsoorten zal naar verwachting toch een voortdurend ingrijpen noodzakelijk blijven, zeker gezien de o.i. toch beperkte omvang van de afzonderlijke plots alwaar dan de omvorming wordt beoogd. In die zin zou het o.i. goed zijn, voor zover de compensatie op basis van de hiervoor naar voren gebrachte beroepsgronden toch aanvaardbaar wordt geacht, dat wordt bepaald dat uiteindelijk toch in fasen de gehele locatie van 5 ha tot het habitatype Eiken-Beukenbos met hulst zou worden omgevormd. Meer in het algemeen kan hierbij nog worden aangetekend dat bossen een bepaalde successie kennen, inclusief een bepaalde bodemontwikkeling die daaraan inherent is, dus dat men een type wel door een daarop gericht beheer in een bepaalde richting kan sturen, maar dat je dan nog niet zomaar een bepaald type, inclusief de daarbij behorende kwalificerende soorten hebt, dus inclusief in het voorkomende geval de voor dit type typische (oud)bosplanten, zoals dus dalkruid, gewone salomonszegel, witte klaverzuring, lelietje-van-dalen, etc..

2.1.4. ADC-toets

Aangezien t.g.v. van het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022 significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, is een zogenaamde ADC toets noodzakelijk. Dus dient te worden bezien of er toch geen alternatieven (A) zijn, evenals of de dringende redenen van groot openbaar belang (D) 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 (C) (zie in deze dus ook het zogenaamde: 'Guidance document Natura 2000'). In het: 'Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022', 'Toelichting', Hoofdstuk 2.6: 'ADC-Toets' wordt daar nader bij stilgestaan.

Geen alternatieve oplossingen voor handen

Dienaangaande wordt aangegeven dat in de Toelichting op het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 reeds uitvoerig wordt onderbouwd waarom er geen alternatieve oplossingen voorhanden zijn die voldoen aan de projectdoelstellingen en geen of minder aantasting van Natura 2000-gebieden tot gevolg hebben. In het voorliggende Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2022 wordt in aanvullende zin aangegeven dat die conclusies onveranderd zijn. Eveneens wordt vermeld dat uit de gesprekken met de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht is gebleken dat (ook) de regio op dit moment nog geen alternatieve oplossingen voor handen heeft.

Wat betreft het gegeven dat er o.i. wel degelijk alternatieve oplossingen zijn, namelijk het alternatief 2 x6 binnen de bak, waarvan dan in opdracht van de Kerngroep Utrecht door het bureau SUUNTA een nadere uitwerking heeft plaatsgevonden, namelijk de zogenaamde: 'SUUNTA Variant (1)',¹⁰ wordt dan in eerste instantie verwezen naar hetgeen in die zin in het beroepsschrift van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. t.a.v. het Tracébesluit A27/A12 Ring

¹⁰ Zie in deze dus ook het rapport: 'Verkeerskundig ontwerpen onderzoek A27 Knooppunt Lunetten – Knooppunt Rijnsweerd (SUUNTA, 2019)'.

Utrecht 2020 naar voren is gebracht (zie in deze dus ook het: 'Beroepschrift Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020', Hoofdstuk 2.3.4: 'Natuur' en dan vervolgens onder het hoofdje: 'ADC-toets' en dan onder **alternatieven**, pag. 26-27).

Inmiddels heeft er in opdracht van de Kerngroep Utrecht door SUUNTA een verdere nadere uitwerking van de eerdere: 'SUUNTA Variant (1)' plaatsgevonden, die dan wordt aangeduid als de: 'SUUNTA Variant (2)'¹¹. De betreffende verdere nadere uitwerking is ook door de Kerngroep Utrecht aan de Raad van State toegestuurd. In haar brief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, d.d. 30 maart 2020, wordt dan nader op de betreffende variant ingegaan en waarbij dan wordt aangegeven dat de betreffende variant niet (op een verkeersveilige) manier maakbaar zou zijn binnen de bestaande bak (zie in deze dus ook: 'Analyse SUUNTA Variant 2 (Min. Infrastructuur en Waterstaat, 2022), Hoofdstuk 4: 'Conclusie'). Zonder hier nu uitgebreid op in te gaan, aangezien de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat in eerste instantie aan de deskundigen laat zoals deze door de Kerngroep Utrecht zijn geraadpleegd, wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dienaangaande wel al opmerken dat het o.i. bij het zoeken naar alternatieven ook om de intentie dient te gaan, of zo men wil om de juiste grondhouding, om ook daadwerkelijk samen met de Regio te zoeken naar oplossingen die breed worden gedragen. Zo is het aan het Rijk bekend dat zowel de provincie Utrecht als de gemeente Utrecht geen voorstander zijn van een verbreding van de A27 ter hoogte van Amelisweerd van 10 rijstroken naar 14 rijstroken, maar dat zij zich juist inzetten voor het alternatief 2x6 rijstroken in de bak, zodat geen verdere aantasting van het monumentale bos van Amelisweerd dient plaats te vinden. Meer in het bijzonder zetten zij zich, dat overigens samen met het rijk in het kader van UNED, nu juist ook in om in de Regio daadwerkelijk een schaa sprong van het (H)OV mogelijk te maken, zodat ook daadwerkelijk een omslag van automobilititeit naar OV en de fiets kan plaatsvinden. Dat dan op basis van het zogenaamde 'Wiel met spaken' ((zie in deze dus o.a. ook de visie: 'Utrecht Nabij (UNED, 2020)'). Dat overigens wel ook i.r.t. tot de verstedelijkingsopgaven die men zich heeft gesteld en waar de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan weer wel kritisch(er) tegenover staat gezien de ruimtelijke effecten die die opgaven met zich mee (kunnen) brengen. Inmiddels vindt er t.a.v. de betreffende (H)OV-varianten een nadere uitwerking plaats.

Verder is door het Rijk in het: 'Coalitie-Akkoord' aangegeven, zoals ook hiervoor reeds naar voren aangebracht, dat:

*"We bezien in overleg met de regio of een door de regio voorgestelde alternatieve invulling van de **A27/Amelisweerd** binnen de bestaande bak de bereikbaarheidsproblematiek op gelijkwaardige wijze oplost. Ontsluiting via (hoogwaardig) OV en auto van nieuwe woongebieden in de regio (m.n. Rijnenburg) is daar onderdeel van. Als dit het geval is, wordt het voorstel van de regio overgenomen. Zo niet, dan wordt het lopende besluitvormingsproces voortgezet".*

Teneinde een dergelijk alternatief in beeld te brengen is dan inmiddels door de Regio, zoals ook hiervoor eveneens reeds gememoreerd, een: 'Plan van Aanpak' opgesteld (zie in deze dus ook het rapport: 'Verkenning Alternatief Ring Utrecht – Plan van Aanpak (Procap, 2021)', dus wordt daar volop door de Regio aan gewerkt, al dan niet in overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

¹¹ Zie in deze dus ook het rapport: 'Verkeerskundig ontwerpend onderzoek A27 – Variant 2 (SUUNTA, 2021)'.

Kortom, 'waar een wil is een weg' en het zou mooi zijn als een nadere uitwerking van een dergelijk integraal alternatief ook echt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat was opgepakt, dat samen met de Regio en dan waren we allemaal naar verwachting in die zin al een heel eind op weg geweest naar een natuur- en leefomgevingsinclusieve variant, die dan wel breed door de samenleving wordt gedragen

Dwingende redenen van groot openbaar belang

Ook hierbij wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in eerste instantie verwezen naar de daarbij in het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 gegeven nadere onderbouwing. Weliswaar wordt in aanvullende zin aangegeven dat het KIM in het Mobiliteitsbeeld 2021 vanwege de coronacrisis een structureel dempend effect op de mobiliteitsontwikkeling van -2% op het autoverkeer verwacht, maar dat in de autonome situatie de vertraging op het trajecttracé van de Ring Utrecht zou verdubbelen tot zelfs verdrievoudigen (ontwikkeling referentie 2014 - 2040).

Gezien alle inspanningen van de Regio en in het bijzonder de stad Utrecht om ook echt aan de fiets en het (H)OV voorrang te geven, dat ook vanuit de wetenschap dat 2/3 van het verkeer op de Ring Utrecht een meer locale/regionale oorsprong is, is en blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag of daarmee dan in de gegeven analyses voldoende rekening is gehouden. Verder is het o.i. gewoon zo, alhoewel de automobiliteit dan deels weer is aangetrokken, dat thuiswerken voor veel werkgevers en ook werknemers wel degelijk meer van structurele aard wordt geacht (zie overigens o.a. ook de publicatie: 'Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit – Op zoek naar trends, trendbreuken en kansen als gevolg van corona (PBL, 2021)').

Verder kan in deze worden verwezen naar hetgeen de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dienaangaande reeds in haar: 'Beroepschrift inzake het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020', naar voren heeft gebracht en dan niet alleen t.a.v. de: 'Dwingende redenen van groot openbaar belang' (zie ook het: 'Beroepschrift Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020', Hoofdstuk 2.3.4: 'Natuur' en dan vervolgens onder het hoofdje: 'ADC-toets' en dan onder **dwingende redenen van groot openbaar belang**, pag. 27), maar ook t.a.v. de 'Nut en noodzaak van de gekozen verkeersoplossing' (zie ook het: 'Beroepschrift Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020', Hoofdstuk 2.3.1: 'Nut en Noodzaak van de gekozen verkeersoplossing'). Verder kan ook nog worden verwezen naar hetgeen door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dienaangaande in haar: 'Zienswijze SMZ e.o. inzake het STAB-Verslag' naar voren is gebracht en dan in het bijzonder in het betreffende hoofdstuk 2.2: 'Verkeer', pag. 6-9.

Compenserende maatregelen (actualisatie)

Bij de voorgenomen compenserende maatregelen is dus hiervoor reeds uitgebreid stilgestaan (zie ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.1.3: 'Compenserende maatregelen').

2.2 Gevolgen overige milieuthema's

Hierbij wordt met name aandacht gegeven op de effecten op het NNN t.g.v. stikstof, aangezien deze zijn herzien, evenals die t.g.v. de verwachte toename van het geluid.

2.2.1 NNN

Wat betreft het NNN heeft er dan een nadere ecologische beoordeling m.b.t. stikstof plaatsgevonden, dat voor zover deze gebieden zijn gelegen buiten de reeds aan de orde gestelde Natura 2000-gebieden, waarbij dan net als bij de Natura 2000-gebieden is

gerekend met een rekenafstand van 25 km (zie in deze dus ook het rapport: 'WTB A27/A12 Ring Utrecht 2022 - Stikstofdepositie NNN (SWEEO, 2022)'). Aangezien de effecten m.b.t. de overige omgevingsfactoren niet zouden zijn gewijzigd wordt in die zin verwezen naar het: Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 en dan in het bijzonder het daarbij gevoegde rapport: 'Natuur'.

Effecten stikstof

In het rapport: 'WTB A27/A12 Ring Utrecht 2022 - Stikstofdepositie NNN (SWEEO, 2022)' wordt dan aangegeven dat uit de depositieberekeningen blijkt dat t.g.v. het project de grootste toename van de stikstofdepositie in 2030 66.12 mol N/ha/jaar bedraagt, evenals in 2035 74.05 mol N/ha/j, welke maximale waarden groter zijn dan de toenames die zijn berekend voor de Natura 2000-gebieden. Aangezien evenwel bij alle natuurdoel-/beheertypen tussen 2018 en 2030 sprake zou zijn van een dalende trend die lager is dan de projectbijdrage, zou t.g.v. het project geen sprake zijn van een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de onderzochte NNN-gebieden. Dat ondanks dat voor bepaalde natuurdoel-/beheertypen de achtergrondwaarde nog hoger ligt dan de KDW, althans zo interpreteert de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat uit de gegeven analyses.

Uit de in met name in het rapport: 'WTB A27/A12 Ring Utrecht 2022 – Stikstofdepositie NNN (SWEEO, 2022)', Bijlage 2: 'Effectbeoordeling beheertypen' gegeven analyses kan een en ander dan worden afgeleid, maar ten eerste is het dan de vraag hoe hard de betreffende gegevens t.a.v. de gegeven GDN's zijn, dus of deze ook daadwerkelijk zullen worden gehaald, evenals of er toch geen gebieden zijn waar toch de projectbijdrage uiteindelijk toch hoger zal zijn dan de in 2030 veronderstelde afname.

In ieder geval zal het duidelijk zijn dat ook het NNN, met overigens (veel) vergelijkbare natuurdoel-/beheertypen als binnen de (diverse) Natura 2000-gebieden, ook de gevolgen van een zware stikstoflast/-deken ondervinden, met dus naar verwachting vergelijkbare negatieve gevolgen (zie m.b.t. gevoeligheid van de diverse natuurdoel-/beheertypen voor stikstof dus ook het rapport: 'WTB A27/A12 Ring Utrecht 2022 - Stikstofdepositie NNN (SWEEO, 2022)', Bijlage 1: 'Stikstofgevoeligheid beheertypen'). En alhoewel er door het Rijk (gelukkig) bij de in het: 'Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG)' aangegeven doelen m.b.t. stikstofreductie er gelukkig ook aandacht is voor het NNN, is en blijft het natuurlijk wel de vraag of de betreffende doelen ook zullen worden gehaald, dat ook gezien de kritische houding van de provincies in deze.

Effecten toename geluid

Wat betreft de effecten van de overige milieufactoren wordt dan aangegeven dat er in die zin t.o.v. het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 er geen wijzigingen zijn opgetreden. Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat evenwel heeft kunnen nagaan volgt uit de berekening met NRM2021 evenwel dat er niet alleen op bepaalde plekken een toename van de verkeersintensiteiten wordt verwacht, maar daarmee ook van het geluid (zie in deze met name ook het rapport: 'WTB 2022 Ring Utrecht – Gevolgen verkeersprognoses NRM 2021 op conclusies akoestisch onderzoek TB 2020 (Royal Haskoning, 2022)'). Dat heeft dan naar verwachting niet alleen gevolgen voor de leefomgeving, zoals om de omgeving van de A28 (zie in deze dus ook hieronder onder het hoofdstuk 2.2.2: 'Geluid en Luchtkwaliteit'), maar ook dus naar verwachting voor de aldaar gelegen natuurgebieden die een integraal deel uitmaken van het NNN. In die zin zou het goed zijn de gevolgen daarvan alsnog in beeld te brengen.

2.2.2 Geluid en Luchtkwaliteit

Zoals uit het rapport: 'WTB 2022 Ring Utrecht – Gevolgen verkeersprognoses NRM 2021 op conclusies akoestisch onderzoek TB 2020 (Royal Haskoning, 2022)' naar voren komt zal t.g.v. de verwachte toename van het verkeer op basis van de met NRM 2021 uitgevoerde berekeningen er dus ook voor bepaalde gebieden een toename van de geluidsbelasting plaatsvinden ((zie in deze dus ook het rapport: 'WTB 2022 Ring Utrecht – Gevolgen verkeersprognoses NRM 2021 op conclusies akoestisch onderzoek TB 2020 (Royal Haskoning, 2022)', Fig. 2: '*Effect gewijzigde verkeersintensiteiten op geluidsbelastingen*' én ook Fig. 3: '*Effect van alle wijzigingen (verkeersprognoses en snelheidsverlaging op geluidsbelastingen*'). Dat geldt dan in het bijzonder aan de beide zijden van de A-28, maar ook ter hoogte van Houten. Aanvullende geluidsmaatregelen voor woningen waarvoor dan van een overschrijding van (afgerond) 1 dB sprake is (zie in deze dus ook het rapport: 'WTB 2022 Ring Utrecht – Gevolgen verkeersprognoses NRM 2021 op conclusies akoestisch onderzoek TB 2020 (Royal Haskoning, 2022)', Fig. 4: '*Locatie en groepering extra overschrijdingen) wijzigingen*') zouden evenwel niet doelmatig zijn.

2.3 Mitigerende en compenserende maatregelen beschermde soorten (zie ook het TB, Bijlage 5a en 5c)

Mede op basis van de bevindingen het STAB-Verslag worden dus kennelijk alsnog een aantal aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen m.b.t. de binnen het projectgebied voorkomende beschermde soorten voorgesteld, evenals omissies/onvolkomenheden hersteld, zoals de ligging van de dassenburcht ten zuiden A28 en nabij het wildviaduct de Wildsche Hoek in Deelgebied 2 i.p.v. Deelgebied 1.

3. Conclusie

Mede op basis van de uitspraak van de Raad van State inzake het TB ViA15 hebben er ook t.a.v. het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 nieuwe stikstofdepositieberekeningen plaatsgevonden, waarbij dan wordt gerekend met een rekenafstand van 25 km i.p.v. eerder 5 km. Daaruit komt dan (logischerwijs) naar voren dat een groter aantal Natura 2000-gebieden en de aldaar voorkomende habitattypen daarvan de gevolgen zullen ondervinden. Aangezien significant negatieve gevolgen voor een aantal habitattypen niet kunnen worden uitgesloten heeft er een 'Passende beoordeling A27/A12 Ring Utrecht 2022 (Royal Haskoning, 2022)' plaatsgevonden. Aangezien op basis van de gegeven ecologische effectbeoordelingen naar voren komt dat voor bepaalde Natura 2000-gebieden en aldaar voorkomende habitattypen ook daadwerkelijk significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, is vervolgend bezien hoe deze hetzij kunnen worden gemitigeerd, dan wel gecompenseerd. Ook is een zogenaamde 'ADC-toets' uitgevoerd. Verder heeft ook de een analyse van de stikstofeffecten van het project op het NNN plaatsgevonden, evenals van het geluid. Tenslotte zijn mede op basis analyse STAB voor een aantal beschermde soorten aanvullende maatregelen genomen, dan wel omissies hersteld.

Op basis van de door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. in haar beroepschrift naar voren gebracht beroepsgronden, dat in aanvulling op haar eerdere t.a.v. het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht 2020 dienaangaande reeds naar voren gebracht beroepsgronden, zal het duidelijk zijn dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zeer kritisch staat tegenover bepaalde analyses/effectbeoordelingen. Ook is zij van mening dat er dus wel degelijk een alternatief is, dat niet alleen de natuur kan sparen, maar ook de leefomgevingskwaliteiten van de mens ten goede komt. In die zin moet (ook) het thans in beroep voorliggende

Tracébesluit o.i. dus wel degelijk strijdig worden geacht met in die zin relevante wettelijke (beleids)kaders.

Hoogachtend,

P. Greeven

B. de Wolf

Los toegevoegd:

- **Statuten**
- **Afschrift Kamer van Koophandel**

Afz.: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.

P/a: B. de Wolf

Kometenlaan 70

3721 JV Bilthoven