



Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland



Natuurmonumenten



Actiecomité Blankenburgtunnel Nee



Stichting Groeiend Verzet



Midden-Delfland Vereniging



KNNV Afdeling Delfland

Vereniging van Huiseigenaren 'Woonpark Boonervliet'

## Aangetekend

Afdeling Bestuursrechtspraak  
van de Raad van State  
Postbus 20019  
2500 EA DEN HAAG

Ook per fax: 070 – 365 13 80

18 mei 2016

Geachte Staatsraden,

Namens Vereniging Natuurmonumenten, gevestigd te 's Graveland, Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland, gevestigd te 's Gravenhage de Midden Delfland Vereniging, gevestigd te Schipluiden, de Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging afdeling Delfland gevestigd te Delft, de Stichting Groeiend Verzet in de Lickebaert gevestigde te Vlaardingen, de Vereniging van Huiseigenaren Woonpark Boonervliet, gevestigd te Maassluis en het Actiecomité Blankenburgverbinding Nee alsmede de leden daarvan ieder voor zich stel ik hierbij beroep in tegen het Tracébesluit Blankenburgverbinding van de minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: verweerder) van 28 maart 2016. Dit Tracébesluit is van 6 april tot en met 18 mei 2016 ter inzage gelegd.

### 1. Nut en noodzaak Blankenburgverbinding

De Blankenburgverbinding is gemotiveerd met een viertal doelstellingen: ontlasten Beneluxtunnel, verbeteren bereikbaarheid Haven Industrieel Complex, verbeteren bereikbaarheid Greenport, en ontwikkeling A4-corridor als bereikbaarheidsas. Op het tweede doel, bereikbaarheid havens, levert de Blankenburgverbinding een positieve bijdrage. Ten aanzien van de overige doelstellingen is de bijdrage minimaal of zelfs negatief. Negatief is in ieder geval de bijdrage aan de doorstroming op de A20 omdat deze mede als gevolg van de Blankenburgverbinding zal afnemen, zelfs bij toepassing van het scenario met lage groei (RC-scenario).

De modelleringen van het wegennet, waarop het nut en de noodzaak van de Blankenburgverbinding worden gemotiveerd, zijn gebaseerd op scenario's van het CBS en PBL Welvaart en Leefomgeving (WLO) uit 2006 en ouder (bij de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit is gebruik gemaakt van het nog oudere European Coordination (EC) scenario). Inmiddels zijn in november 2015, dus ruim voor het Tracébesluit, door het PBL nieuwe scenario's gepubliceerd. Voor het Tracébesluit hadden de verkeersmodellen hierop aangepast dienen te worden, omdat de nut en noodzaak van het project op het moment van vergunningverlening voldoende dient



Midden-Delfland Vereniging



Vereniging van Huiseigenaren  
'Woonpark Boonervliet'

vast te staan. Als de nut en noodzaak voorafgaand aan het nemen van het Tracébesluit alsnog wegvallen, dan dient dit consequenties te hebben voor dat besluit. Ten onrechte zijn de nieuwe cijfers in het geheel niet bij de uiteindelijke eindbeoordeling van verweerder betrokken.

## 2. MIRT Rotterdam Vooruit en Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Rotterdam

Op grond van bestuurlijke overleggen concludeert de MIRT-verkenning uit december 2009 'Rotterdam Vooruit', dat voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek rond Rotterdam prioriteit gegeven wordt aan een nieuwe westelijke oeververbinding (NWO). De noodzaak van deze NWO is onvoldoende nader onderbouwd in de verkenning. In het kader van 'Rotterdam Vooruit' zijn pakketten van maatregelen met elkaar vergeleken waarbij concrete maatregelen (zoals de NWO) deel uit maakten van meerdere pakketten. Op basis hiervan zijn keuzes gemaakt voor enkele concrete maatregelen, waarvan de NWO er één is die de hoogste prioriteit heeft gekregen. Doordat in 'Rotterdam Vooruit' slechts pakketten van allerlei maatregelen onderzocht zijn en met elkaar zijn vergeleken, is de NWO als afzonderlijke maatregel niet onderzocht en afgezet tegen eventuele alternatieven. Er is dus niet aan de orde geweest of er voor de bereikbaarheidsproblematiek andere oplossingen dan de NWO mogelijk zijn die minder schade veroorzaken aan landschap en natuur of die beter scoren op het gebied van licht, geluid en luchtkwaliteit. In het verdere proces stond deze hoofdkeuze voor de NWO niet meer ter discussie cq was er geen ruimte meer om dit ten principale aan de orde te stellen. Daarbij is ook de vraag, of de gestelde overbelasting van de Beneluxverbinding met 2 \* 4 rijstroken (eigenlijk 2 rijbanen met ieder 2 rijstroken in beide richtingen) zich eigenlijk wel voordoet, dan wel of dit het grootste probleem is inzake de bereikbaarheid van Rotterdam, niet (meer) aan de orde geweest.

De hoofdkeuze (wel of geen NWO, dan wel één of meerdere alternatieven voor NWO) is geen onderwerp geweest van inspraak en participatie. De voorbereiding van het project Blankenburgverbinding is dan ook uitgevoerd in strijd met artikel 6, lid 4, van het Verdrag van Aarhus. Immers, dit Verdrag en in het bijzonder het genoemde artikel, stelt, dat vroegtijdige inspraak moet worden geboden wanneer alle opties open zijn en doeltreffende inspraak kan worden geboden. De inspraak over de Blankenburgverbinding in het kader van de structuurvisie en het Tracébesluit is wel geboden, maar toen waren niet meer alle opties open, omdat tijdens de voorbereiding van de structuurvisie reeds vast stond, dat er een NWO zou komen.

Overigens is de voornoemde bepaling uit het Verdrag van Aarhus over vroegtijdige inspraak op een moment dat alle opties nog openstaan, op Europees niveau geïmplementeerd in richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, waarin Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten is gecodificeerd. Artikel 6, vierde lid, van richtlijn 2011/92/EU bepaalt dat het betrokken publiek in een vroeg stadium reële mogelijkheden tot

inspraak dient te krijgen en dat het publiek het recht heeft haar zienswijzen kenbaar te maken 'wanneer alle opties open zijn'. Het is tegen deze achtergrond dat de bepalingen over inzage en inspraak voor het publiek in Hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer, artikel 11 van de Tracéwet en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geïnterpreteerd moeten worden. Inzake de opties voor de verbetering van de verkeerssituatie rond Rotterdam zijn pas reële mogelijkheden voor inspraak gegeven toen de keuze voor een NWO al gemaakt was. Dit is dan ook in strijd met de bovengenoemde bepalingen.

Inspraak in de latere fases van het proces met de intentie om alternatieven voor een NWO aan de orde te stellen zijn onder verwijzing naar de uitkomsten van de MIRT-verkenning 'Rotterdam Vooruit' stelselmatig afgewezen. In de Rijksstructuurvisie die ten grondslag ligt aan het project is zoals in de zienswijze naar voren is gebracht voortgebouwd op de toen al verouderde MIRT-verkenning 'Rotterdam Vooruit'. Een hernieuwde zelfstandige afweging van nut en noodzaak van juist de keuze voor een NWO is in de Rijksstructuurvisie en het daaraan voorafgaande planMER niet uitgevoerd. In de MKBA van de Rijksstructuurvisie zijn slechts verschillende alternatieven van een NWO beoordeeld (Blankenburgtunnel of Oranjetunnel) Andere oplossingen dan een NWO zijn buiten de MIRT-verkenning en de planMER gebleven. Het onderhavige Tracébesluit gaat daarop voort.

Appellanten verzoeken de Afdeling bestuursrechtspraak daarom uitdrukkelijk om te toetsen of de achterliggende Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding' en de daarvoor uitgevoerde planMER voldoen aan het vereiste van onderzoek naar redelijke alternatieven, zoals is voorgeschreven in artikel 7.7 van de Wet milieubeheer en in artikel 5, eerste lid, van richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's. Hierin is bepaald dat voor plannen een milieurapport wordt opgesteld waarin de mogelijk aanzienlijke milieueffecten van de uitvoering van het plan alsmede van redelijke alternatieven worden bepaald, beschreven en beoordeeld. Aan deze verplichting tot het in kaart brengen en beoordelen van alternatieven is in het kader van de Rijksstructuurvisie waarop het Tracébesluit is gebaseerd, niet voldaan, gelet op de beperking tot alternatieven binnen een NWO.

### 3. Alternatief Oranjetunnel

Uitgaande van de aanleg van een NWO is in het tweede deel van de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding een vergelijking gemaakt tussen de verschillende varianten voor die NWO. Uit de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA, maart 2012) blijken de alternatieven Oranjetunnel (twee varianten) op vrijwel alle omgevingsfactoren beter te scoren dan de drie varianten voor de Blankenburgverbinding (zie de tabel op pagina 7 en 8 respectievelijk 24 en 25 MKBA). De Oranjetunnel zorgt in dezelfde mate als de Blankenburgtunnel voor het voldoen aan de normen voor reistijd op de wegvakken binnen het studiegebied.



Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland



Natuurmonumenten



Actiecomité Blankenburgtunnel  
Nee



Stichting Groeiend Verzet



Midden-Delfland Vereniging



KNNV Afdeling Delfland

Vereniging van Huiseigenaren  
'Woonpark Boonervliet'

Die omgevingsfactoren, zoals lucht, geluid, natuur en landschap hebben ten onrechte onvoldoende gewicht in de schaal gelegd bij de keuze voor de Blankenburgverbinding, althans de keuze voor de Blankenburgverbinding is in het licht van deze milieueffecten onvoldoende gemotiveerd.

#### 4. Kanteldijk

Gedurende het gehele besluitvormingsproces is zonder nader onderzoek aangenomen dat de aanleg van een kanteldijk binnen de Blankenburgvarianten noodzakelijk is. Pas in een zeer laat stadium, in juni 2015, voorafgaand aan de publicatie van het Ontwerp Tracébesluit, blijkt uit onderzoek in opdracht van Rijkswaterstaat (RWS) dat een tunnelontwerp voor de Blankenburgtunnel zonder kanteldijk ook mogelijk is. Varianten zonder kanteldijk voor het ontwerp van de Blankenburgtunnel, die minder schade opleveren voor landschap en natuur zijn echter niet beschreven. Deze hebben geen reële kans gekregen, doordat na het verschijnen van dit onderzoek niet alsnog de daardoor ook mogelijke varianten voor de Blankenburgverbinding zoals die toen voorlag in kaart zijn gebracht en zijn beoordeeld. Daarbij is van belang dat dit onderzoek van Rijkswaterstaat veel eerder in het besluitvormingsproces had kunnen en moeten worden uitgevoerd. Ernstiger is echter dat dit onderzoek, toen het alsnog beschikbaar kwam, niet geleid heeft tot herbezinning en een nadere analyse van alternatieven en mogelijkheden, maar dat zonder een degelijke aanvulling op de MER is voortgegaan op de ingeslagen weg, zodat een OTB is gepubliceerd zonder dat alternatieven voor de Blankenburgverbinding zonder kanteldijk waren beschreven en beoordeeld.

In de Nota van Antwoord op de zienswijzen (NvA) die op het OTB werden ingediend geeft de minister slechts aan, dat de kanteldijk ook tijdens de aanleg nodig is, zodat de winst voor de natuur (NNN) minimaal zou zijn. Die stellingname is niet nader onderbouwd. Aanleg van het tunneldeel van de Blankenburgverbinding dat de bestaande dijk (Maassluisdijk) doorsnijdt in de periode buiten het storm- en hoogwaterseizoen (maximaal zes maanden per jaar) behoort echter, anders dan de minister blijkbaar veronderstelt, zeker tot de mogelijkheden. Zonder kanteldijk is het verder niet noodzakelijk om de weg na de tunnelmond te laten stijgen tot ruim 5 m boven NAP, waardoor varianten mogelijk zijn waarbij (grotendeels) herstel van de Rietputten mogelijk is en de landschappelijke kwaliteiten daar in veel mindere mate worden aangetast.

Andere alternatieven die tot dan toe niet mogelijk leken, maar die zonder kanteldijk wel tot de mogelijkheden en (uitvoerings)alternatieven behoren - deels boren, een ander ligging van het tracé, verdiept laten tussen Blankenburgtunnel en Aalkeettunnel, langere tunnel - zijn hierdoor ook mogelijk, maar deze mogelijkheden zijn niet onderzocht, beschreven en beoordeeld. Een dergelijke beoordeling heeft ten onrechte geen deel uitgemaakt van de voorbereiding van het OTB en het Tracébesluit. Artikel 5, derde lid, onder d, van richtlijn 2011/92/EU schrijft voor dat de voornaamste alternatieven moeten worden beschreven met opgave van de voornaamste motieven voor de keuze van het project, met inachtneming van de milieueffecten. Dit volgt ook uit de bepalingen over de projectMER (artikel 7.23 van



Midden-Delfland Vereniging



Vereniging van Huiseigenaren  
'Woonpark Boonervliet'

de Wet milieubeheer). De conclusie is dat het OTB en het Tracébesluit in strijd met de voornoemde bepalingen zijn voorbereid, terwijl eveneens niet voldaan is aan het vereiste van zorgvuldige voorbereiding, zoals neergelegd in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

## 5. Natura 2000

In de passende beoordeling behorende bij het Tracébesluit is nagelaten om het aantasten van de broedplaatsen van de roerdomp te toetsen aan de Vogelrichtlijn. Het gebied de Rietputten had aangewezen moeten zijn als Natura 2000-gebied op grond van de Vogelrichtlijn en dient in ieder geval te worden behandeld alsof het is aangewezen, nu het gebied voldoet aan de aanwijzingscriteria uit de Vogelrichtlijn waar het de betekenis van dit gebied voor de roerdomp betreft. In het gebied zijn regelmatig tenminste drie broedplaatsen/territoria van de roerdomp aangetroffen. De huidige landelijke populatie in aantal broedplaatsen/territoria bedraagt duidelijk minder dan 300, zodat de populatie in de Rietputten meer dan 1% van de Nederlandse populatie bedraagt. Volgens de Nota van antwoord Vogelrichtlijn (ongedateerd, circa 2000) en het Natura 2000- Doelendocument (2006) wordt een gebied aangewezen wanneer meer dan 1% van de Nederlandse populatie watervogels zich in een dergelijk gebied bevindt. Nu die aanwijzing ten onrechte niet heeft plaats gevonden dient het gebied de Rietputten op grond van rechtstreekse werking van de Vogelrichtlijn dezelfde bescherming te genieten als een aangewezen gebied en heeft tenminste het behoud van de oppervlakte van het gebied en het behoud van de kwaliteit van dat gebied voor tenminste drie broedparen van de roerdomp die genoemde bescherming.

Door het aanleggen van de Blankenburgverbinding gaan waarschijnlijk alle broedplaatsen/territoria van de roerdomp verloren. De landelijke staat van instandhouding van de roerdomp is op alle aspecten zeer ongunstig (Profielendocument) en landelijk bevindt het aantal broedparen roerdomp zich ver beneden de landelijke doelstelling van 400 broedplaatsen/territoria. De aantasting van de Rietputten door de aanleg van de Blankenburgverbinding zal dus zeker significant negatieve effecten hebben, waardoor de Blankenburgverbinding in de passende beoordeling achtereenvolgens ook had moeten worden onderworpen aan een toets met betrekking tot alternatieven, dwingende redenen van groot openbaar belang en, indien aan die criteria zou zijn voldaan, appellanten achten het overigens niet aannemelijk dat daaraan inzake dit project kan worden voldaan, dienen vervolgens nog alle negatieve effecten te worden gecompenseerd.

Voor de gevolgen van de extra uitstoot en depositie van stikstof is in het Tracébesluit alleen aandacht geschonken aan de effecten op het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen. De commissie MER heeft in haar advies van 8 juli 2013 er al op gewezen, dat op grond van het voorzorgbeginsel ook de effecten op andere gebieden als gevolg van die stikstofdepositie zullen moeten worden onderzocht omdat niet op voorhand is uitgesloten, dat ook op die andere gebieden, zoals Voornes duin, de depositie als gevolg van verkeersveranderingen door deze



Midden-Delfland Vereniging



Vereniging van Huiseigenaren  
'Woonpark Boonervliet'

verbinding zal toenemen, ook in 2023. In de zienswijze is al aangegeven, dat er meerdere trajecten zijn waar een toename van meer dan 1000 motorvoertuigenequivalenten (mve) zal optreden. Deze trajecten liggen buiten het gebied waarvoor een toename van de stikstofdepositie is berekend. Zodoende zijn de effecten op andere Natura 2000-gebieden waaronder Voornes duin, Duinen Goeree en Kwade Hoek, Kop van Schouwen, Westduinpark en Wapendal, Nieuwkoopse plassen en De Haeck en Oude Maas onderschat en ten onrechte niet beoordeeld.

De Blankenburgverbinding is opgenomen in de projectenlijst van de bijlage bij de 'Regeling programmatische aanpak stikstof' (PAS). De passende beoordeling bij de PAS is echter ontoereikend, omdat de maatregelen die daarin worden voorgesteld ontoereikend zijn om de veronderstelde daling van de stikstofdepositie te veroorzaken. Ook is uitgegaan van te optimistische verwachtingen ten aanzien van de daling van de uitstoot van stikstof door gemotoriseerd verkeer. Verder is de veronderstelde daling afhankelijk van deels vrijwillige maatregelen in de landbouw (stikstofarm voer) die niet kunnen worden afgedwongen en daardoor naar hun aard onzeker zijn. Nieuwe ontwikkelingen als het groeien van de veestapel door afschaffing van melkquota lijken ten onrechte niet in de PAS te zijn meegenomen. Door dit alles is de effectiviteit van de beschreven maatregelen twijfelachtig. Bovendien is de PAS, waarnaar verwezen wordt voor de effecten van stikstofdepositie, in strijd met artikel 6 van de Habitatrichtlijn in die gevallen waar de stikstofdepositie als gevolg van projecten, zoals het onderhavige, in samenhang met andere projecten sneller toeneemt dan de afname van de stikstofbelasting als gevolg van generieke maatregelen en ontwikkelingen voor habitat waarvan de Kritische Depositiewaarde (KDW) wordt overschreden. Immers, in gevallen waarin de KDW is overschreden voor enig habitat leidt – zonder specifieke mitigerende maatregelen – een toename van de depositie tot een verdere verslechtering van de staat van instandhouding en kan de zekerheid over het uitblijven van significante effecten op natuurwaarden niet worden verkregen.

In de PAS-Gebiedsanalyses voor de betrokken gebieden zijn maatregelen opgenomen die er toe dienen dat de instandhoudingsdoelstellingen voor de stikstofdepositiegevoelige habitat zullen worden bereikt. Of die maatregelen inderdaad tot het gehoopte resultaat gaan leiden, is onzeker, nu dit niet slechts afhankelijk is van menselijk ingrijpen, maar ook van hoe de natuur zich (terug)ontwikkelt, overigens bij voorlopige blijvende te hoge achtergrondniveaus van stikstof. Door deze onzekerheid over het bereiken van instandhoudingsdoelen op termijn kunnen significante effecten van de extra stikstofbelasting door het onderhavige project eveneens niet met zekerheid worden uitgesloten. Ook op grond van dat feit is de PAS-systematiek, maar ook meer concreet het onderhavige Tracébesluit in strijd met artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn. Bovendien, de in de PAS-Gebiedsanalyses voor de verschillende in deze zaak relevante Natura 2000-gebieden opgenomen natuurmaatregelen overlappen met de maatregelen uit de PAS-Gebiedsanalyses die deel uitmaken van de maatregelen die getroffen zijn teneinde twee kolencentrales op de Maasvlakte te kunnen vergunnen. In de

uitspraak van uw afdeling van 17 januari 2016 (zaaknummers 201406537/1/R2 en 201406589/1/R2 ) heeft uw afdeling bepaald, dat 'deze maatregelen op zichzelf geen ruimte genereren die kan worden uitgegeven voor nieuwe economische ontwikkelingen. De effecten van de instandhoudingsmaatregelen die thans bij de beoordeling van de elektriciteitscentrales worden gebruikt, zullen derhalve niet in een later stadium alsnog in de vorm van ontwikkelingsruimte worden uitgegeven.' De elektriciteitscentrales hebben hun conclusies in de Passende beoordeling voor die projecten dat significante effecten van stikstofdepositie door de centrales met zekerheid kunnen worden uitgesloten gebaseerd op het later in de PAS-Gebiedsanalyses voor de Natura 2000-gebieden Solleveld en Kapittel Duinen, Voornes Duin, Duinen Goeree & Kwade Hoek, Westduinpark en Wapendal opgenomen maatregelenpakket. Diezelfde PAS-Gebiedsanalyses met de daarin opgenomen natuurmaatregelen kunnen om die reden niet ook worden opgevoerd ter 'mitigatie' van stikstofdepositie door de Blankenburgverbinding, dan wel ter zekerstelling dat ondanks het te hoge achtergrondniveau van stikstofdepositie op deze gebieden en de extra stikstofdepositie ten gevolge van de Blankenburgverbinding met zekerheid significante effecten op voor verzuring en vermessing gevoelige habitats kunnen worden uitgesloten. Doordat de natuurmaatregelen zijn 'opgebruikt' ten behoeve van de elektriciteitscentrales op de Maasvlakte ontstaat ook binnen het systeem van de PAS een tekort aan ontwikkelruimte, ruimte die dan ook in het onderhavige geval niet kan worden uitgegeven.

Nu significante effecten op stikstofgevoelige habitat niet zijn uitgesloten als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding had eerst een onderzoek naar alternatieven plaats moeten vinden. Zoals eerder gesteld zijn er wel degelijk alternatieven.

## 6. Natuurnetwerk Nederland (NNN)

De aanleg van de Blankenburgverbinding (A24) heeft grote negatieve effecten op het NNN en weidevogelgebieden. De A24 doorsnijdt het gebied de Rietputten, een rietgebied van belang voor veel bijzondere vogelsoorten. Van dit gebied blijft na de aanleg van het project zoals nu vergund weinig over.

Voor het NNN geldt het nee, tenzij principe, vastgelegd in Titel 2.10 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Overduidelijk is, dat er sprake is van een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden en een significante vermindering van het oppervlak van het gebied de Rietputten. Daarom dient inzake de Blankenburgverbinding in het Tracébesluit te zijn voldaan aan drie cumulatieve voorwaarden:

1. een groot openbaar belang
2. geen reële alternatieven
3. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Omdat de Blankenburgverbinding maar beperkte oplossingen biedt voor de veronderstelde doelen, is hier geen groot openbaar belang in het geding, terwijl de (omvang van de) veronderstelde verkeersproblemen bovendien niet zijn (is) komen vast te staan.

Er zijn reële alternatieven die geen of een geringere aantasting van de wezenlijke kenmerken, waarden of oppervlakte van vooral de Rietputten opleveren. In het kader van de toetsing aan het Barro heeft geen afweging van de mogelijkheid van reële alternatieven plaatsgevonden. Het Tracébesluit gaat er van uit, dat aantasting van het NNN toegestaan is als de negatieve effecten maar gecompenseerd worden. Dat is een onjuiste benadering: de compensatie (het derde punt uit het rijtje van het Barro) is pas aan de orde als voorafgaand is vastgesteld, dat een groot openbaar belang in het geding is en tevens is vastgesteld, dat reële alternatieven niet aanwezig zijn.

Mogelijke alternatieven zijn hiervoor beschreven: nul-variant, Oranjetunnel, varianten en uitvoeringsvarianten voor de Blankenburgverbinding zonder kanteldijk.

Daarbij komt dat het gebied ten oosten van de Vlietlanden nabij Voorschoten ter grootte van 10,40 ha (locatie 4) dat als compensatie van het oppervlak van de aantasting van het NNN door de A24 is vastgesteld, door Provinciale Staten al aangewezen is als onderdeel van het NNN in de Verordening Ruimte 2014 als verbindingszone. Dus is dit gebied ten onrechte tot de compensatieopdracht gerekend. De conclusie is dat, zou aan de derde vraag inzake compensatie worden toegekomen, wat niet het geval is, niet aan de compensatieopgave wordt voldaan..

Het grootste deel van de wezenlijk aangetaste gebieden NNN betreft de Rietputten, een rietmoeras. Behoudens een compensatieverplichting die aansluitend aan de Rietputten wordt gerealiseerd, zijn de in aanmerking genomen compensatiegebieden geen gebieden die voldoende compenseren voor de beschermde natuurwaarden die verloren zullen gaan.

De Blankenburgverbinding doorsnijdt het op cultuurhistorische veenweidelandschap van het Midden-Delflandgebied. Dit is een van de weinige resterende open gebieden in de metropool Rotterdam-Den Haag. De provincie Zuid-Holland heeft in het 'Gebiedsprofiel Ruimtelijke kwaliteit Midden-Delfland' aangegeven, dat de landschappelijke kwaliteiten in het gebied zijn beschermd. Verweerder heeft onvoldoende gemotiveerd, dat de aantasting van de landschappelijke kwaliteiten zich verdragen met het provinciale beleid.

## 7. Flora en fauna

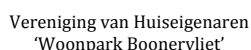
Voor de beoordeling van het Tracébesluit vanuit het perspectief van soortenbescherming is het bepalend of bij een marginale toetsing het aannemelijk is dat een ontheffing krachtens de Flora- en faunawet (Ffwet) kan worden verleend voor de aantasting of verstoring van een beschermde soort. In de toelichtingen bij de



beoordeling op grond van de Ffwet in het Tracébesluit zijn de broedvogels waarvoor een eventuele ontheffing noodzakelijk is, niet nader gespecificeerd.

In de Rietputten komen broedvogels voor, zoals de roerdomp, rietzanger, snor, blauwborst en het baardmannetje. Voor deze soorten is ten onrechte aangenomen, dat geen ontheffing op grond van artikel 7,5 lid 5, Ffwet noodzakelijk is. Voor de roerdomp geldt bovendien nog het volgende. Roerdompen zijn bijzonder sterk gebonden aan hun gebied. De staat van instandhouding voor de roerdomp is op alle aspecten zeer ongunstig. De roerdomp is dan ook opgenomen op de rode lijst van bedreigde vogelsoorten. Door de sterke gebondenheid aan het gebied en de zeer ongunstige staat van instandhouding is niet bij voorbaat zeker, dat een ontheffing zal kunnen worden verleend voor de roerdomp. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen dat, hoewel het nest van de roerdomp niet jaarrond beschermd is, de terugkeer naar hetzelfde broedgebied noodzakelijk is voor deze soort. De landelijke staat van instandhouding van de roerdomp is zeer ongunstig. Met het doorsnijden van de Rietputten zorgt de Blankenburgverbinding voor het verdwijnen van belangrijk broed- en leefgebied. Voor zeker 1% van de landelijke populatie Roerdomp is de Rietputten van belang als leef- en broedgebied. Dit betekent dat de aantasting van dat gebied en het feit dat Roerdompen voor broedsucces afhankelijk zijn van hun vaste broedgebied waarnaar zij jaarlijks terugkeren tot zodanige verstoring kan leiden dat de gunstige staat van instandhouding van de soort wordt aangetast. Dat zal inzake de Roerdomp al snel het geval zijn, vanwege de landelijke zeer ongunstige staat van instandhouding. Dat mitigatie succesvol kan worden uitgevoerd is voor deze soort zeer onzeker vanwege de hechting aan broed- en leefgebied van vorige jaren en in de situatie bij aanleg van de Blankenburgverbinding bovendien ook omdat onvoldoende aangrenzend geschikt rietgebied beschikbaar is. Op grond van het voorgaande is het niet aannemelijk dat op basis van het door verweerder uitgevoerde onderzoek voor de roerdompen in de Rietputten een ontheffing op grond van artikel 75, vijfde lid, van de Ffwet kan worden verleend, omdat niet vaststaat dat de gunstige staat van instandhouding van de Roerdomp niet zal worden aangetast. Omdat de effecten van mitigatie onzeker zijn, is bovendien vereist dat getoetst wordt aan de criteria van artikel 75, zesde lid, van de Ffwet, te weten: wanneer geen andere bevredigende oplossing bestaat en één van de algemene belangen op grond van dit artikellid worden gediend. Daarvan is geen sprake. Er zijn alternatieven en één van de daar genoemde openbare belangen wordt niet gediend, waarbij in aanmerking dient te worden genomen dat op grond van artikel 9 van de Vogelrichtlijn de 'ruimtelijke ordening' niet als een zodanig belang mag worden aangemerkt dat daarvoor de strikte soortenbescherming kan wijken.

De boomvalk keert jaarlijks terug op hetzelfde nest, waardoor dit jaarrond beschermde nesten zijn, zoals ook in het Tracébesluit is onderkend. De boomvalk is zeldzaam en de trend is afnemend. In het Tracébesluit is onderkend dat er Boomvalken vaste nestplaatsen hebben ten zuiden van het Scheur (Nieuwe Waterweg). Omdat deze boomvalken daar in de huidige situatie al geluid ondervinden van scheepsverkeer, is in het Tracébesluit en de Natuurtoets (p. 147) aangenomen dat bouw- en aanlegwerkzaamheden met een geluidsniveau tot 60



dB(A) in de vorm van heien, trillen, e.d. kunnen worden uitgevoerd zonder deze nesten te verstoren. Een ontheffing op grond van de Ffw zou daarom niet nodig zijn (Natuurtoets, p. 152). De impact van geluid van scheepsverkeer tot 60 dB(A) is echter onvergelijkbaar met bouwlawaai tot 60 dB(A). Voor het geluid van scheepsverkeer zijn geen richtlijnen vastgesteld, omdat dit geluid in tegenstelling tot weg- en treinverkeer en industrieel lawaai zoals bouwen, en zeker heien, niet in dezelfde mate verstorend is (lage frequentie, geen piekgeluiden). Dat enkel en alleen op basis van een 60 dB(A) norm kan worden uitgesloten dat verstoring van jaarrond beschermde nesten plaatsvindt in de aanlegfase, is om die reden onvoldoende aangetoond.

Daar komt nog bij dat nergens uit blijkt, althans voor zover appellanten hebben kunnen nagaan, hoe het niveau van de gestelde huidige geluidbelasting van 60 dB(A) is vastgesteld. Gegevens daarover ontbreken. Dit alles betekent dat de zware toets van artikel 75, vijfde en zesde lid, van de Ffw had moeten worden uitgevoerd. Bij uitvoering van die toets is wegens de staat van instandhouding van de boomvalk, het ontbreken van een belang van het project genoemd in het zesde lid, en het bestaan van alternatieven, niet aannemelijk dat voor de boomvalken in dit gebied een ontheffing op grond van de Ffw kan worden verleend. Bij het verlenen van de ontheffing – als dat al mogelijk is – zullen ook op grond van de Vogelrichtlijn cq de Ffwet alternatieven voor dit tracé in aanmerking moeten worden genomen.

Voor de Huismus is in de Natuurtoets terecht gesteld dat de nesten van deze soort jaarrond beschermd zijn. Voor de verstoring en aantasting van de vaste rust- of verblijfplaatsen dient toetsing aan het ontbreken van alternatieven en de openbare belangen opgesomd in artikel 75, zesde lid, van de Ffwet te worden uitgevoerd, waarbij in aanmerking dient te worden genomen dat op grond van artikel 9 van de Vogelrichtlijn inzake de huismus het belang van 'de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling' niet een zodanig openbaar belang oplevert. Hiervoor werd uiteengezet dat voor het project meerdere – niet onderzochte of niet voldoende beoordeelde – alternatieven zijn. Aan compensatie wordt dan ook, anders dan in het Tracébesluit is gesteld, niet toegekomen, nu niet aannemelijk is dat voor verstoring van de soort en/of de aantasting en verstoring van nesten in de zin van de artikel 11 en 12 van de Ffw een ontheffing kan worden verleend.

Voor het voorkomen van vleermuizen is inventariserend onderzoek gedaan. Volgens het rapport van Viridis, dat is ingediend door de gemeente Vlaardingen bij de zienswijze, is het vleermuisonderzoek niet uitgevoerd volgens het vleermuisprotocol. In de Nota van antwoord stelt de minister, dat wel volgens het vleermuisprotocol is gehandeld. Vergelijking van de onderzoeksinspanningen ten aanzien van vleermuizen (bijlage bij Natuurtoets III, rapport ATKB 20120610 gedateerd 20160309) met het vleermuisprotocol 2012/2013 leidt tot geen enkele andere conclusie dan dat het vleermuisprotocol niet geheel gevolgd is. Zo is er niet voor alle potentieel aanwezige vleermuissoorten onderzoek gedaan tijdens zowel de winterperiode als tijdens de zomer- en kraamperiode.



Midden-Delfland Vereniging



Vereniging van Huiseigenaren  
'Woonpark Boonervliet'

Daarmee is niet verzekerd, dat de vleermuisinventarisatie volledig is en is dus ook niet verzekerd dat de gegevens voldoende compleet zijn voor een aanvraag ontheffing Ffwet. En dus is er op voorhand ook niet aannemelijk, dat een ontheffing verleend kan worden.

De aantasting van essentieel foerageergebied van de gewone dwergvleermuis en watervleermuis is ten onrechte niet aangemerkt als overtreding van artikel 11 van de Ffw. Er is sprake van een onderbreking van de vliegroute voor dwergvleermuis. De natuurtoets stelt: Deze onderbreking leidt daarom tot een permanente aantasting van de diffuse vliegroute en dus is er sprake van een negatief effect op de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaats. Er is daarom sprake van een overtreding van artikel 11 van de Ffw voor gewone dwergvleermuis. (Natuurtoets, p. 138). Het onderzoek is niet intensief en uitgebreid geweest om te kunnen concluderen dat het slechts om een 'diffuse' vliegroute zou gaan (zie ook de algemene conclusies over de kwaliteit van het vleermuisenonderzoek in het rapport van Viridis in opdracht van de gemeente Vlaardingen). Zeker is dat een voortplantingsplaats minder bereikbaar wordt (of zelfs onbereikbaar, wegens de onoverbrugbaarheid van de onderbreking in de vliegroute, zie hiervoor).

De aantasting van een winterverblijf is essentieel voor overwinterende vleermuisen. Volgens verweerder zou het niet gaan om een constante overwinterplek en daarom zou geen sprake zijn van een overtreding op grond van de Ffw bij aantasting/verstoring. Het onderzoek is echter onvoldoende geweest om een overwinterplek uit te sluiten in het gebied. Dit geldt ook voor beschermde voortplantingsplaatsen en aanvliegroutes. Er is simpelweg onvoldoende onderzoek gedaan om overtreding van de Ffw uit te sluiten inzake vleermuisen. Aangetroffen vleermuisen als de gewone dwergvleermuis, watervleermuis, rosse vleermuis, laatvlieger en ruige dwergvleermuis zijn strikt beschermde soorten van Bijlage IV bij de Habitatrictlijn. Aantasting van hun leef-, overwinter en voortplantingsgebied mag alleen onder strikte voorwaarden, alleen bij ontstentenis van alternatieven en ten behoeve van een openbaar belang. Dat de aanleg van de Blankenburgverbinding zal leiden tot overtreding van artikel 11 van de Ffwet zoals in het onderzoek van Viridis is gesteld, is in het Tracébesluit onvoldoende weerlegd.

Midden-Delfland is een belangrijk weidevogelgebied. Tussen de provincie Zuid-Holland, gemeente Midden-Delfland en een aantal natuur- of gebiedsorganisaties is een weidevogelpact gesloten om de weidevogelstand in dit gebied niet alleen te beschermen maar ook herstel te bevorderen. De negatieve effecten op weidevogels door toename van het verkeer buiten het plangebied, zoals de A20 tussen Maassluis en Westerlee en de provinciale weg N468 zijn onvoldoende betrokken in de beoordeling. Verweerder heeft onvoldoende aangetoond, dat de compensatie van de aantasting van de belangrijke weidevogelgebieden van Midden-Delfland in de polder Oudeland van Strijen zich verdraagt met het provinciale beleid en het genoemde weidevogelpact.



Midden-Delfland Vereniging



Vereniging van Huiseigenaren  
'Woonpark Boonervliet'

## 8. Luchtkwaliteit

In de Nota van antwoord (pagina 19) is gesteld dat op de Rotterdamse haven (ter hoogte van haven 4200-4400) sprake is van overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen, maar dat deze overschrijding op grond van het 'blootstellingscriterium' buiten beschouwing kan blijven. De Europese richtlijn luchtkwaliteit 2008/50/EG geeft geen ruimte voor een dergelijke uitzondering voor plaatsen die voor het publiek toegankelijk zijn. Alleen de in Bijlage III bij de richtlijn opgenomen uitzonderingen zijn toegestaan. Voor zover dit afgeleid zou kunnen worden uit de RBL2007, is deze regeling in strijd met de Richtlijn luchtkwaliteit. Bovendien is in het MER en het Tracébesluit niet gemotiveerd, waarom op deze plaats het blootstellingscriterium van toepassing kan zijn.

De luchtkwaliteit ter hoogte van de tunnelmondingen leidt verder tot een verslechtering van de luchtkwaliteit voor een drietal woningen. De belangen gemoeid met de aanleg van de Blankenburgverbinding zijn niet zodanig zwaarwegend, dat deze verslechtering zich verdraagt met het *stand-still* beginsel zoals neergelegd in artikel 12 van de Richtlijn luchtkwaliteit. Niet is inzichtelijk gemaakt waarom de aangevoerde verkeersbelangen en de voorkeur voor dit alternatief zouden moeten prevaleren boven de gezondheidsbelangen van de bewoners van deze woningen (Uitspraak rechtbank Amsterdam, 17 januari 2014, ECLI:NL:RBAMS:2014:136).

## 9. Aantal rijstroken

Het aantal rijstroken voor de Blankenburgverbinding (A24) is gesteld op 2\*3 rijstroken. De noodzaak voor dit aantal rijstroken is niet te vinden in de toelichting bij het Tracébesluit. Dit aantal komt ook al voor in de stukken voor de eerdere fases. Ook daar is de onderbouwing niet te vinden. Vergelijking met de ontwerpregels voor rijkswegen (Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen 2014) leidt tot de conclusie, dat voor de situatie zonder tolheffing voor de Blankenburgverbinding drie rijstroken ruim voldoende zijn maar dat voor de situatie met tol de weg zwaar over gedimensioneerd is. Nu de verwachting is, dat de tol tot ver na de planhorizon in stand zal moeten blijven, is ten onrechte gerekend met een situatie zonder tol.

Appellanten verzoeken de Afdeling bestuursrechtspraak dan ook om het beroep gegrond te verklaren en het Tracébesluit te vernietigen, met veroordeling van verweerder in de kosten van deze procedure.

Hoogachtend,

  
natuur en milieu **zuid-holland**  
federatie  
Natuur en Milieufederatie Zuid-  
Holland

 Natuurmonumenten  
Natuurmonumenten

  
Actiecomité Blankenburgtunnel  
Nee

  
Stichting Groeiend Verzet

 Midden-Delfland Vereniging  
Midden-Delfland Vereniging

 KNNV Afdeling Delfland

Vereniging van Huiseigenaren  
'Woonpark Boonervliet'

*Auke Wouda*

vof Mamores  
Auke Wouda