



Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland



Midden-Delfland Vereniging



Natuurmonumenten



KNNV Afdeling Delfland



Actiecomité Blankenburgtunnel Nee

Vereniging van Huiseigenaren 'Woonpark Boonervliet'



Stichting Groeiend Verzet

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

Uw kenmerk: 201602958/1/R6

20171122

Geachte Staatsraden,

Bij Vereniging Natuurmonumenten, Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland, de Midden Delfland Vereniging, de Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging afdeling Delfland, de Stichting Groeiend Verzet in de Lickebaert, de Vereniging van Huiseigenaren Woonpark Boonervliet, het Actiecomité Blankenburgverbinding Nee en de leden daarvan ieder voor zich, hebben zich in dit beroep gevoegd mevrouw L.H. Holland, mevrouw J.H. Aartsen en Holland Natuurwijnen V.O.F. Een afdruk van hun machtiging is bijgevoegd. Namens allen, hierna Natuurmonumenten e.a, doe ik u hierbij een reactie toekomen op de wijziging Tracébesluit Blankenburgverbinding (bekend gemaakt in de Stcrt 11 oktober 2017, nr 58057).

In uw brief van 16 oktober 2017 hebt u Natuurmonumenten e.a. tot en met 22 november 2017 de gelegenheid gegeven om op dit besluit te reageren.

Natuurmonumenten e.a. kunnen zich niet met dit besluit verenigen en voeren daartoe hierna de gronden aan. Natuurmonumenten e.a. handhaven alle eerder naar voren gebrachte gronden

## 1. Procedure

De wijziging van het Tracébesluit is niet voorbereid met toepassing van de openbare voorbereidingsprocedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) zoals voorgeschreven in artikel 11, lid 1, Tracéwet. De minister beroept zich erop, dat de wijziging van ondergeschikte aard is (blz 3 van het Tracébesluit), zodat met toepassing van artikel 14, lid 1, Tracéwet Afdeling 3.4, AWb niet van toepassing zou zijn.

Natuurmonumenten e.a. zijn van mening, dat hier niet van een ondergeschikte wijziging kan worden gesproken, omdat dit wijzigingsbesluit door de minister is gebaseerd op een



Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland  
Midden-Delfland Vereniging  
Midden-Delfland Vereniging



Natuurmonumenten



KNNV Afdeling Delfland



Actiecomité Blankenburgtunnel  
Nee



Stichting Groeiend Verzet

Vereniging van Huiseigenaren  
'Woonpark Boonervliet'

wezenlijk andere beoordeling van de effecten van stikstof als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding voor beschermde natuurwaarden in omliggende Natura 2000-gebieden. Significante effecten zijn volgens de minister niet uit te sluiten. De vorige versie van het Tracébesluit berustte op het oordeel de effecten van stikstof 'gedekt werden' door milieuruimte op grond van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Toestemming voor een project dat de 'wezenlijke kenmerken' van Natura 2000 aantast, kan op grond van richtlijn 92/43/EEG van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (Habitatrichtlijn) door het bevoegd gezag niet verleend worden, dan 'nadat in voorkomend geval inspraakmogelijkheden is geboden', zo bepaalt artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn. Nu de conclusie van de passende beoordeling is dat significante effecten niet kunnen worden uitgesloten, terwijl het oordeel dat aan het eerdere Tracébesluit ten grondslag lag, was dat significante effecten met zekerheid konden worden uitgesloten, is sprake van een – zeker in het licht van de Habitatrichtlijn – significante wijziging van het Tracébesluit.

Nu het geen ondergeschikte wijziging betreft is het besluit genomen in strijd met artikel 11, lid 1, Tracéwet jo Afdeling 3.4 Awb.

Ook nu uit het gewijzigde Tracébesluit blijkt, dat op meerdere gebieden significante effecten van stikstofdepositie niet kan worden uitgesloten neemt naast Natuurmonumenten e.a. de kring van belanghebbenden bij het besluit toe. In verband met deze grotere kring van belanghebbenden ligt het in de rede om een ontwerp van het gewijzigde Tracébesluit ter inzage te leggen.

Het ontgaat Natuurmonumenten e.a. waarom verweerder met als motivering tijdwinst met het passeren van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) de besluitvorming rond de Blankenbrugverbinding aanpast. De tijdwinst zal hoe dan ook naar verwachting marginaal zijn omdat een zorgvuldige behandeling van het wijzigingsbesluit ertoe zal leiden, dat een uitspraak pas ver in 2018 zal kunnen worden gedaan. Uit een oogpunt van zorgvuldigheid verzoeken Natuurmonumenten e.a. het wijzigingsbesluit op een zitting te behandelen.

## 2. Tegemoetgekomen aan beroepsgronden

Natuurmonumenten e.a. constateren, dat de minister aan de beroepsgronden van Natuurmonumenten c.a. betreffende de gevolgen van de stikstofdepositie, zoals naar voren gebracht onder punt 5 van het beroepsschrift tegen het oorspronkelijke Tracébesluit, gedeeltelijk is tegemoet gekomen door niet alleen het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen (99) maar ook de Natura 2000-gebieden met stikstofdepositiegevoelige habitats Duinen Goeree & Kwade Hoek (101), Voornes duin (100) en Grevelingen (115) bij de beoordeling van de effecten van de Blankenburgverbinding te betrekken.

In bijlage 1 bij de Passende beoordeling (PB, blz 66 e.v.) is het onderzoeksgebied bepaald, waarbinnen alleen de hiervoor genoemde Natura 2000-gebieden liggen. Uit deze nieuwe passende beoordeling (PB) blijkt echter onvoldoende op welke gronden de gebieden Westduinpark en Wapendal (98) Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103), Biesbosch (112), Krammer Volkerak (114) en Kop van Schouwen (116) buiten

beschouwing zijn gebleven. Ook in de nabijheid van deze gebieden heeft de Blankenburgverbinding een verkeer aantrekkende werking. Bovendien zal de depositie ook op verder weg gelegen gebieden toenemen. Niet is toegelicht waarom deze gebieden buiten beschouwing zouden kunnen blijven.

De minister is door in het wijzigingsbesluit de gevolgen van de Blankenburgverbinding buiten de PAS om te toetsen aan artikel 13, lid 8 Tracéwet jo artikel 2.8 Wet natuurbescherming (Wnb) eveneens tegemoetgekomen aan de kritiek van Natuurmonumenten e.a. op de PAS zelf zoals verwoord onder 5. Natura 2000 (laatste alinea pagina 5 e.v.) van het beroepschrift en op de wijze van toepassing van de PAS in de vorige versie van het Tracébesluit.

### 3. **Cumulatie**

Paragraaf 1.4 van de passende beoordeling gaat in op de cumulatie zoals voorgeschreven in de Wnb. In die paragraaf is niet inzichtelijk gemaakt welke plannen en projecten, waarvoor al dan niet een vergunning is verleend en die nog niet zijn uitgevoerd, in die cumulatie zijn betrokken. Dat kunnen enerzijds projecten zijn, waarvoor toestemming is verleend vóór 1 juli 2015, de datum waarop de PAS in werking is getreden, of projecten waarvoor na die datum toestemming is verleend. Anderzijds kunnen er ook plannen zijn die in de cumulatie moeten worden betrokken, waarbij het niet uit maakt of dat plannen zijn die voor of na 1 juli 2015 zijn vastgesteld. De PAS is immers niet van toepassing op plannen.

Bovendien missen in de cumulatieve beoordeling de gevolgen van projecten die effecten op de betreffende habitats veroorzaken door andere oorzaken dan de uitstoot van stikstof.

Nu niet inzichtelijk is welke plannen en projecten in de cumulatie zijn betrokken, is niet na te gaan of de cumulatie op de juiste wijze heeft plaatsgevonden. Natuurmonumenten e.a. zijn dan ook van mening, dat het besluit niet met voldoende zorgvuldigheid is voorbereid en dat – onder verwijzing naar de uitspraak van 17 mei 2017 van de Afdeling (ECLI:NL:RVS:1259, r.o. 14.4) – de keuzes, gegevens en aannames onvoldoende zijn openbaar gemaakt.

### 4. **ADC-toets**

Natuurmonumenten e.a. zijn het met de minister eens, dat mitigatie van de effecten van de depositie van stikstof als gevolg van het gebruik van de Blankenburgverbinding niet mogelijk is. Compensatie is dan de enige mogelijkheid, op voorwaarde dat alternatieven voor het project zijn uitgesloten en dat het project een dwingende reden van groot openbaar belang dient, zodat de zogenaamde AD(C)-toets moet worden doorlopen.

#### 4.1. **Alternatieven**

Op grond van de jurisprudentie van de Afdeling en het Europese Hof van Justitie dienen bij het afwegen van alternatieven alle varianten in de beschouwingen te worden betrokken (zie bijvoorbeeld de conclusie van Advocaat-Generaal J. Kokott van 27 april 2016 in de zaak C-239/04 Commissie/Portugal en de daarin aangehaalde jurisprudentie). Niet is aangetoond, dat er geen alternatieven zijn met een kleinere

belasting op de Natura 2000-gebieden. In de motivering van het besluit en in de MER waarnaar wordt verwezen is alleen gekeken naar alternatieven binnen de aanleg van een westelijke oeververbinding, zoals de Oranjetunnel en drie varianten voor de Blankenburgverbinding. Alternatieven die buiten dit zeer beperkte kader liggen zijn niet onderzocht. Deze beperking voldoet niet aan de voorwaarde, dat alle varianten in het kader van het alternatievenonderzoek op grond van artikel 2.8 Wnb en artikel 6, lid 4 van de Habitatrichtlijn. In dit verband is ook van belang, dat Milieudefensie in 2011 in het rapport 'Bouwen aan een groene metropool' al heeft aangegeven, dat er voor de mobiliteitsproblematiek in de regio Rotterdam/Den Haag alternatieven zijn waarbij de stikstofbelasting op Natura 2000 geringer is.

De uit te voeren alternatieventoets moet om die reden niet betrekking hebben op een zeer algemene weging van alternatieven en kosten en baten van de verschillende alternatieven, maar op de alternatieven die het opgevoerde grote openbare belang dienen, maar geen of minder negatieve effecten hebben op beschermde Natura 2000-waarden. Het voor de Blankenburgverbinding opgevoerde grote openbare belang dat gediend wordt met het project zou gelegen zijn in de bescherming van de gezondheid en veiligheid van mensen op het Haven Industrieel Complex (HIC). Onduidelijk is of de menselijke gezondheid en veiligheid in de huidige situatie inderdaad onvoldoende is, waarover hieronder meer. Er vanuit gaande dat een noodzaak tot verbetering van de veiligheidssituatie vast zou staan, dan kan voor de Blankenburgverbinding alleen een Tracébesluit worden genomen, indien ter bescherming van het belang van de veiligheid op het HIC geen alternatieven beschikbaar zijn die geen of minder negatieve natuureffecten hebben. Het is vanuit dit perspectief duidelijk dat de zeer algemene afwegingen in een planMER niet voldoet aan het vereiste van 'alternatieve oplossingen' in de zin van artikel 2.8, vierde lid, onder a, van de Wnb. Het uitgevoerde onderzoek is daarvoor volstrekt onvoldoende.

In het licht van hetgeen hiervoor al werd beschreven is, ook indien andere opgevoerde openbare belangen, zoals de het belang van de doorstroming van verkeer, van het project worden getoetst, het alternatief om de Blankenburgverbinding niet aan te leggen, de zogenaamde nuloptie, een reële bevredigende oplossing, nu de Blankenburgverbinding zeer weinig bijdraagt aan het verbeteren van bereikbaarheid en juist op een aantal wegen voor meer verkeer – en de daarbij behorende schadelijke depositie van stikstof – zorgt.

Ook de, hierna bij dwingende redenen van groot openbaar belang te bespreken veiligheid en gezondheid – als dat al doelstellingen van het project zijn – kunnen via alternatieve oplossingen worden bereikt, zo niet beter bereikt. Voor het overige wordt verwezen naar de gronden inzake het ontbreken van een correct onderzoek naar alternatieven in het beroep tegen de vorige versie van het Tracébesluit (zie ook HvJ van 21 juli 2016, C-387/15 en C-388/15, punt 61: "minder schadelijke alternatieven").

#### 4.2. Dwingende redenen van groot openbaar belang

De minister stelt in paragraaf 3.2 van de toelichting bij het Tracébesluit, dat de Blankenburgverbinding nodig is vanuit een oogpunt van menselijke gezondheid en veiligheid. De menselijke gezondheid en veiligheid worden beargumenteerd met de



Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland



Natuurmonumenten



Actiecomité Blankenburgtunnel  
Nee



Stichting Groeiend Verzet



Midden-Delfland Vereniging

Midden-Delfland Vereniging



KNNV Afdeling Delfland

Vereniging van Huiseigenaren  
'Woonpark Boonervliet'

aanwezigheid van het Haven Industrieel Complex (HIC). Als dit complex niet voldoet aan de gezondheids- en veiligheidsnormen die aan een dergelijk complex gesteld worden, dan dient de overheid dat complex aan te pakken in plaats van de aanleg van een extra weg als vluchtroute. Bovendien dient dan een belangenafweging plaats te vinden tussen de gezondheids- en veiligheidseffecten van de aanleg en het gebruik van de weg in relatie tot de gezondheids- en veiligheidssituatie van het huidige HIC. De minister heeft die afweging nagelaten in het wijzigingsbesluit.

Dat 'een deel van de inwoners van de woonkernen rond de A15 zich niet veilig voelt' omdat er maar één vluchtroute zou zijn is onvoldoende als argumentatie voor een dwingende reden van groot openbaar belang. De minister heeft nagelaten te onderbouwen waaruit dit 'zich niet veilig voelen' van een niet nader omschreven deel van de bevolking zou blijken, hoe groot dit deel van de bevolking is en in hoeverre dit 'gevoel' een gevolg is van daadwerkelijke onveiligheid. Verweerder verwijst verder naar 'calamiteiten', zonder te onderbouwen hoe die calamiteiten eruitzien en hoe dat zich verhoudt tot de aanwezige vluchtroutes, terwijl onduidelijk is waarom de oplossing van dit gestelde 'gevoel' zou liggen in een Blankenburgverbinding. Anders gezegd, eventuele subjectieve gevoelens van onveiligheid van bewoners zullen eerst geobjectiveerd moeten worden voordat conclusies kunnen worden getrokken over de werkelijke veiligheid. Dit geldt temeer nu niet alleen sprake moet zijn van een openbaar belang met betrekking tot de menselijke gezondheid en veiligheid op grond van artikel 6, vierde lid, van de Habitatrictlijn, maar van een *dwingende* reden van *groot* openbaar belang met betrekking tot de menselijke gezondheid en veiligheid. De juridische lat ligt heel hoog, dat is ook de intentie geweest van de te doorlopen systematiek van de Habitatrictlijn met het oog op een strikte bescherming van Natura 2000, en de door de minister aangevoerde gevoelens van omwonenden maken niet dat aan het betreffende vereiste wordt voldaan, verre van. Overigens zou bij onvoldoende evacuatiemogelijkheden de exploitatie van de door verweerder aangehaalde industrieën niet zijn toegestaan of zou de exploitatie moeten worden beëindigd op grond van de geldende voorschriften en calamiteitenplannen. Er is geen probleem met de 'gebiedsveiligheid' en voor zover daarvan wel sprake zou zijn, heeft verweerder niet aangetoond dat er geen andere vluchtroutes zijn en/of kunnen worden gecreëerd. Uit bijlage E bij het planMER van de Rijksstructuurvisie Westelijke Oeververbinding Rotterdam blijkt, dat de Blankenburgverbinding bij incidenten in of nabij het HIC met brandbare of toxische stoffen geen of een beperkte oplossing biedt voor evacuatie. Pagina 44 van bijlage E van het planMER: *'Ten aanzien van incidenten met brandbare stoffen en met toxische stoffen is de kans op een incident met brandbare stoffen vanwege het karakter van de bedrijven (raffinerijen, tankopslag) het grootst in de Botlek, Europoort en op de Maasvlakte. Ten aanzien van de aan- en afrijroutes geldt dan:*  
*- Botlek: bij een grote brand in de Botlek zou de Blankenburgtunnel geen extra aanrijroute (voor hulpdiensten) of afrijroute (voor evacuaties) betekenen.*  
*De Blankenburgtunnel ligt dan dichtbij en zal (mogelijk) moeten worden gesloten. De Oranjetunnel levert extra mogelijkheden voor aan- en afrijden;'*

Het voltooiën van een – theoretische - 'ladderstructuur' in het wegenstelsel rond Rotterdam geeft op zich onvoldoende reden om de Blankenburgverbinding aan te

leggen.

Natuurmonumenten e.a. erkennen dat de minister de Blankenburgverbinding allicht om bepaalde redenen wenselijk vindt, maar de minister heeft niet aangetoond dat het gaat om een dwingende reden waarbij niet alleen het openbaar belang in het geding is maar dat belang ook nog groot dient te zijn. De toevoegingen 'dwingend' en 'groot' betekenen, dat aan de motivering van de dwingende redenen van groot openbaar belang zeer hoge eisen dienen te worden gesteld. Met de beperkte toelichting in het wijzigingsbesluit voldoet de minister bij lange na niet aan die hoge eisen.

## 5. Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn niet kenbaar nu de notitie waar in de passende beoordeling (PB) naar verwezen wordt 'Witteveen en Bos (2014) Verrijking verkeersgegevens Blankenburgverbinding met NRM2014. 17 juli 2015. WIB104/Gfs<sup>1</sup>' niet bij het wijzigingsbesluit ter inzage is gelegd. Natuurmonumenten e.a. verwijzen ook in dit verband naar r.o. 14.4 van de hiervoor al aangehaalde uitspraak van de Afdeling van 17 mei 2017. Het is voor Natuurmonumenten e.a. niet na te gaan van welke toe- of afname van de verkeersstromen bij het berekenen van de stikstofdepositie is uitgegaan. In bijlage 1 bij de PB (pagina 66 e.v.) is alleen een summier toelichting gegeven op de uitgangspunten van de stikstofdepositie. Het gaat overigens om emissiegegevens die de minister hoe dan ook met het nieuwe Tracébesluit had moeten verstrekken. Zonder precies inzicht in de verkeersgegevens leiden Natuurmonumenten e.a. uit die bijlage (pagina 67), dat de toename van de stikstofdepositie is bepaald op het verschil van de autonome ontwikkeling (zonder Blankenburgverbinding) en de toename van de stikstofdepositie met de aanleg van de Blankenburgverbinding. Daarmee wordt het effect onderschat aangezien de achtergrondwaarde van de stikstofdepositie gebaseerd is op de situatie per 2016. Bij het beoordelen van de effecten op de betrokken Natura 2000-gebieden zal voor het effect van de verkeerstoename en dus stikstofdepositie op die gebieden uit dienen te worden gegaan van de gehele toename van stikstofdepositie vanaf 2016. Daarbij dient nog te worden opgemerkt, dat de achtergrondwaardes van stikstofdepositie waardes zijn die zijn berekend op grond van modellen en dat in verband met het voorzorgbeginsel er ofwel rekening moet worden gehouden met een onzekerheidsmarge ofwel door middel van metingen in het veld die waardes gevalideerd dienen te worden.

## 6. Kenbaarheid en berekening depositie volgens Aerius-calculator

Voor de berekening van de stikstofdepositie is conform artikel 2.1, lid 1 van de Regeling natuurbescherming Aerius-calculator 2016L gebruikt. Bij de ter inzage gelegde stukken ontbreken de Aerius-berekeningen van de depositie. Natuurmonumenten e.a. constateerden in de vorige paragraaf al, dat de verkeersgegevens niet kenbaar zijn. Door het ontbreken van de Aerius-berekeningen kunnen zij evenmin nagaan welke keuzes er zijn gemaakt ten aanzien van de invoer van verkeersgegevens, zoals wegvakken, verkeersintensiteit, verkeerssoort, snelheid en ruwheid. Deze gegevens zijn bepalend voor de uitkomsten van de berekeningen. Onder verwijzing, ten derden male,

<sup>1</sup> Passende beoordeling stikstofdepositie Blankenburgverbinding, bijlage 1, voetnoot pagina 68

naar de genoemde uitspraak van de Afdeling van 17 mei 2017 stellen Natuurmonumenten dat daardoor voor hen niet kenbaar is hoe tot de berekende en voorspelde stikstofdepositie is gekomen op relevante Natura 2000-gebieden. Bovendien is ten principale er onduidelijkheid hoe door middel van Aerius-calculator tot concrete depositie wordt gekomen. De gebreken in de kenbaarheid van deze berekeningen, die ook slaan op de rekentool Aerius-calculator zijn sindsdien niet weg genomen. Zo is in de PB rekening gehouden met (autonome) dalingen van de stikstofdepositie. In de genoemde uitspraak van 17 mei 2017 van de Afdeling is voor verschillende oorzaken voor die vermeende daling uitgesproken, dat in het licht van het voorzorgbeginsel op zijn minst de motivering van die daling te kort schiet. Bovendien blijkt uit recente gegevens van het RIVM dat de verwachte daling van stikstofdepositie in de praktijk tot en met 2016 nog niet heeft plaatsgevonden. Nu er onduidelijkheid is over de veronderstelde daling van de achtergrondwaarden van de stikstofdepositie en de effecten van maatregelen zoals opgenomen in het PAS is relevant hoe het Europese Hof van Justitie (Hof) zal oordelen naar aanleiding van de prejudiciële vragen die door de Afdeling zijn gesteld. Natuurmonumenten e.a. verzoeken u dan ook een beslissing op dit beroep aan te houden totdat het Hof de prejudiciële vragen heeft beantwoord.

## 7. Beoordeling depositie en berekening compensatie

Voor de N2000-gebieden Solleveld & Kapittelduinen (99), Duinen Goeree & Kwade Hoek (101), Voornes duin (100) en Grevelingen (115) is beoordeeld bij welke stikstofgevoelige habitat in 2023 en 2030 de kritische depositiewaarde nog zal worden overschreden. Zoals hiervoor al is aangegeven, is de veronderstelde autonome daling van de stikstofdepositie die voor die jaren aan de basis van de beoordeling van eventuele significante effecten is gelegd, onvoldoende zeker en onvoldoende kenbaar. Er is dus onvoldoende zekerheid dat er niet nog meer stikstofgevoelige habitat waar de kritische depositiewaarde blijvend wordt overschreden, zal zijn als de Blankenburgverbinding in gebruik wordt gesteld dan nu in de PB is aangenomen en evenmin is er voldoende zekerheid dat de aantasting van de gebieden die nu wel in de beschouwingen zijn betrokken niet ernstiger zal zijn. Als de beoordeling te kort schiet van de significante effecten is de mate en hoeveelheid van de compensatie ook niet juist vast te stellen. Bovendien is inzicht in de omvang van de significante effecten noodzakelijk om de alternatieventoets te kunnen uitvoeren, zie hiervoor. Als 'alternatieve oplossingen' moeten immers alternatieven in aanmerking worden genomen die 'minder schadelijke effecten' hebben dan het gewenste project.

In paragraaf 8 van de PB is de berekening van de compensatieopgave toegelicht. Daarbij is verwezen naar Annex 4 bij de passende beoordeling Maasvlakte 2 (2007, hierna annex 4). De toelichting op de compensatieopgave is buitengewoon summier en oncontroleerbaar. Annex 4 dateert uit 2007 of eerder. Sindsdien is er zeer veel kennis opgedaan over de effecten van stikstof op habitat, onder andere in het kader van onderzoeken ten behoeve van de PAS. Bovendien geeft annex 4 slechts dosis-effectrelaties (voor zover die nog zouden kunnen gelden) voor habitat H2130 (grijze duinen) en H2190 (vochtige duinvalleien) en is in annex 4 is geen onderscheid gemaakt

tussen de verschillende subtypen van H2130 (grijze duinen), terwijl die verschillende subtypen wel een compensatieopgave hebben volgens de PB. De berekening van de compensatie is niet uitgevoerd volgens meest recente wetenschappelijke inzichten volgens Natuurmonumenten e.a.

Natuurmonumenten e.a. kunnen echter op grond van de hiervoor geconstateerde ontbrekende informatie de gebreken in de berekening van de compensatie niet nader concretiseren.

Zij merken nog wel op, dat het Tracébesluit niet garandeert dat de gebieden die dienen als compensatie voorafgaand aan de ingebruikstelling van Blankenburgverbinding niet alleen zijn aangelegd maar zich eveneens in een goede staat van instandhouding bevinden. Als de compensatie zich niet voorafgaand aan de ingebruikstelling in een goede staat van instandhouding bevindt is er strijd met de uitspraak van het Europese Hof van Justitie in de zaken Briels (ECLI:EU:C: 2014:330) en Orléans (ECLI:EU:C: 2016:583). Daarbij moet ook in aanmerking worden genomen, dat de (aangelegde) compensatiegebieden vanzelfsprekend te lijden hebben van dezelfde stikstofdepositie als de te compenseren gebieden.

## 8. Keuze compensatiegebieden

Nu er twijfel bestaat over de juistheid van de berekening van de compensatieopgave is alleen al uit dien hoofde de keuze van de compensatiegebieden onvoldoende onderbouwd. Immers, als de compensatieopgave anders, groter zou moeten zijn dan waar nu van is uit gegaan, dan leidt dat ook tot andere keuzes van de gebieden waar die compensatie realiseerbaar is.

Natuurmonumenten e.a. hebben zich er onder meer over verbaasd, dat voor de compensatieopgave alleen gekeken is naar gebieden binnen de aangewezen Natura 2000-gebieden. Immers, door compensatie te kiezen binnen de Natura 2000-gebieden zal deze vorm van compensatie er altijd toe leiden, dat een andere habitat verloren gaat. Uitbreiding van een gebied met een habitat waarvoor moet worden gecompenseerd heeft dus, als dat mogelijk is, netto een groter effect dan compensatie binnen een Natura 2000-gebied.

Bij de compensatie is – in strijd met de Wnb – geen compensatie per gebied toegepast maar is gecompenseerd per habitattype. Dit betekent, dat voor een habitattype en een Natura 2000-gebied waar geen uitbreiding van dat habitattype plaatsvindt, de significante effecten niet zullen worden gecompenseerd. Bijvoorbeeld zijn significante effecten op het habitattype grijze duinen (kalkrijk) in het gebied Solleveld & Kapittelduinen niet uitgesloten volgens de PB. Voor dat type habitat vindt in Solleveld & Kapittelduinen geen compensatie plaats, terwijl voor dit habitattype een herstelopgave geldt voor zowel oppervlakte als kwaliteit. Hetzelfde geldt voor het habitattype grijze duinen heischraal. In Solleveld & Kapittelduinen wordt alleen gecompenseerd voor habitattype grijze duinen kalkarm.

Voor de compensatie van grijze duinen kalkrijk en heischraal alsmede vochtige duinvalleien ontkalkt is hetzelfde gebied in het Natura 2000-gebied Duinen Goeree & Kwade hoek aangewezen. Onvoldoende is duidelijk gemaakt dat dit gebied geschikt is voor de diverse typen.





## Conclusie

Natuurmonumenten e.a. constateren, dat voor een beoordeling van het wijzigingsbesluit zeer veel informatie ontbreekt, waardoor zij in hun belangen zijn geschaad, omdat zij dit beroepschrift onvoldoende kunnen onderbouwen. Zij verzoeken u hen de gelegenheid en voldoende tijd te geven om hun gronden aan te vullen als verweerder die informatie alsnog verstrekt.

Zij verzoeken tevens hun gronden op een zitting nader toe te kunnen lichten en om te kunnen reageren op eventuele vragen van uw Afdeling. Zij verzoeken u om zowel het beroep tegen het oorspronkelijke Tracébesluit als tegen het gewijzigde Tracébesluit gegrond te verklaren en beide besluiten te vernietigen onder veroordeling van verweerder in de kosten van deze procedure.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink that reads "auke wouda".

vof Mamores  
Auke Wouda