



Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland



Natuurmonumenten



Actiecomité Blankenburgtunnel Nee



Stichting Groeiend Verzet



Midden-Delfland Vereniging



KNNV Afdeling Delfland



KNNV Afdeling Waterweg-Noord

Vereniging van Huiseigenaren
'Woonpark Boonervliet'

Joke Aartsen
Louise Holland
De Wijnboerderij

Sietze Jager
Aafje van Dijk
Zuidbuurt 14, Maassluis

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de directie Participatie,
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Betreft: Blankenburgverbinding

Den Haag, 12 november 2015

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Hierbij maken Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland, Natuurmonumenten, Actiecomité Blankenburgtunnel Nee, Stichting Groeiend Verzet, Midden-Delfland Vereniging, KNNV Afdeling Delfland, KNNV Afdeling Waterweg-Noord, Vereniging van Huiseigenaren 'Woonpark Boonervliet', Joke Sartsen en Louise Holland (De Wijnboerderij) en Sietze Jager en Aafje van Dijk gebruik van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit Blankenburgverbinding. Ondergetekende partijen zijn het niet eens met het voorliggende ontwerpbesluit voor de aanleg van de Blankenburgverbinding. Wij zullen dit hieronder verder beargumenteren. Daarnaast vinden wij dat, mocht u desondanks besluiten tot aanleg van de weg, dat deze veel beter dient te worden ingepast in het bestaande landschap, zodat de negatieve effecten van de weg op het omliggende gebied, de natuur en de bewoners veel kleiner zijn dan op basis van de huidige plannen het geval is.

Wij zijn het niet eens met het voorliggende besluit om de Blankenburgverbinding te realiseren om een aantal redenen. Deze zullen wij hierna toelichten aan de hand van de volgende onderwerpen:

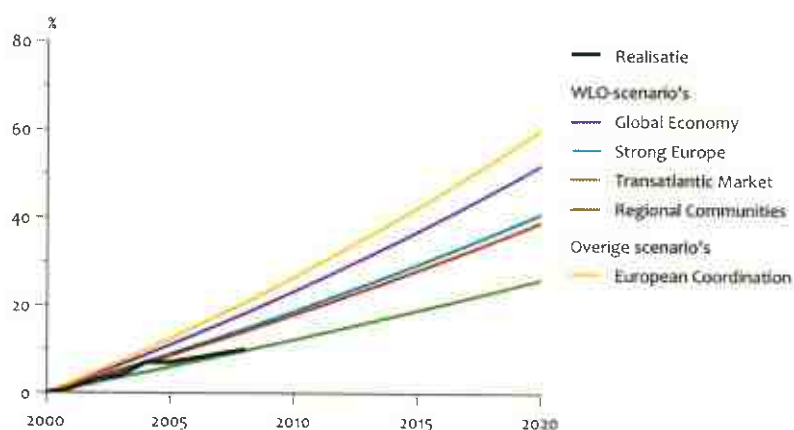
- De onderbouwing van het besluit tot de aanleg van de Blankenburgtunnel;
- De zorgvuldigheid van het doorlopen besluitvormingsproces;
- De effecten op natuur en landschap;
- Waterhuishouding;
- Luchtkwaliteit.

1. De onderbouwing van het besluit tot de aanleg van de Blankenburgtunnel

1.1 De probleemanalyse is gebaseerd op achterhaalde verkeersgegevens

De probleemanalyse die ten grondslag ligt aan de keuze voor de Blankenburgtunnel is opgesteld bij de MIRT-verkenning 'Rotterdam Vooruit' in 2009. Hierbij is gerekend met verouderde cijfers die uitgaan van een hogere verkeersgroei dan de werkelijk gemeten verkeersgroei. De probleemanalyse gaat uit van het zogenaamde EC scenario (zie figuur 1). In 2009 was echter al bekend dat de daadwerkelijke ontwikkeling van de automobiliteit zich begaf op het niveau van het laagste 'WLO scenario': het RC scenario (zie figuur 1). Het benoemen van de te verwachten knelpunten in Rotterdam Vooruit is dus gebeurd op basis van verouderde en onjuiste gegevens.

Verandering gebruik hoofdwegennet ten opzichte van 2000



Bron: VenW 2009; Stuurgroep Nationale Mobiliteitsmonitor 2009; CPB, MNP & RPB (2006); bewerking PBL

Figuur 1: Ontwikkeling van de daadwerkelijke verkeersgroei ten opzichte van het in Rotterdam Vooruit gehanteerde EC scenario¹

Dat de probleemanalyse in de MIRT-verkenning *Rotterdam Vooruit* achterhaald is, blijkt ook uit de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2011 en de update uit 2012 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De NMCA geeft aan waar op het wegennet in de toekomst knelpunten te verwachten zijn en is op basis van de WLO scenario's gemaakt. Volgens de NMCA zal de Beneluxcorridor, zeker relatief gezien, geen knelpunt van betekenis zijn (zie figuur 2). De Beneluxcorridor zal alleen in het geval van hoge economische groei (GE-scenario) in 2020 een knelpunt gaan vormen en dus niet in het lage RC scenario. In de analyse van *Rotterdam Vooruit* is er echter van uitgegaan dat de Beneluxcorridor wel een groot knelpunt zal zijn.

¹ Bron: Bestendigheid van de WLO scenario's, PBL, 2010

3.3.1 Knelpunten voor doelen SVIR

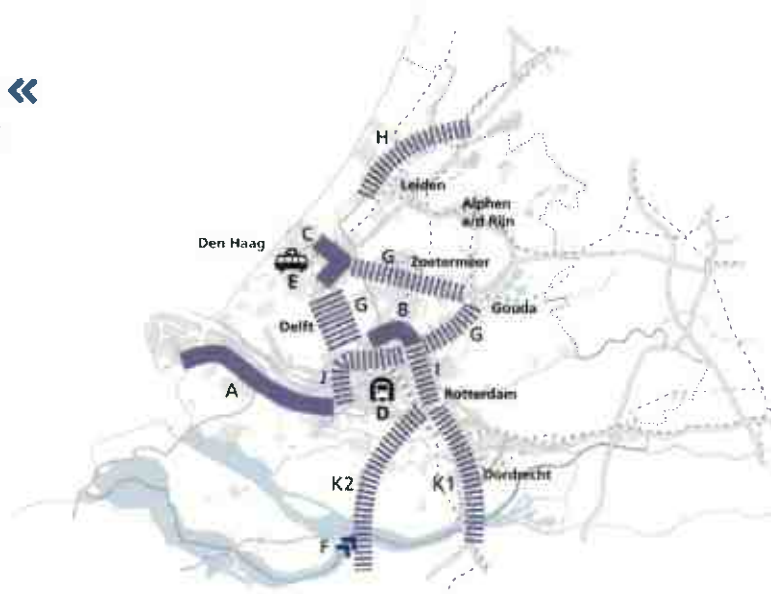
(verwachtingen o.b.v. modelberekeningen)

NMCA Knelpunten Zuidvleugel

Knelpunt
RC-scenario



Knelpunt
GE-scenario



Figuur 2: Analyse van te verwachten knelpunt in de Zuidvleugel met daarin het traject waar de Beneluxcorridor bij hoort (traject J)²

Nog actuelere inzichten laten zien dat de werkelijke groei van het autoverkeer, zowel landelijk als in Zuid Holland als in de Rotterdamse regio, kleiner is dan waar de probleemanalyse van *Rotterdam Vooruit* op gebaseerd is. De breed gedragen verwachting is dat het verkeersvolume op het hoofdwegennet zeker tot 2020 ver onder het GE-scenario zal blijven. Een niveau rond het RC-scenario lijkt het meest waarschijnlijk.

Kortom: De onderbouwing van nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel berust op de aanname van een grotere verkeersgroei dan a) de werkelijke verkeersgroei en b) de actuele prognoses over de verkeersgroei in de toekomst en is daarmee aantoonbaar onzorgvuldig.

1.2 Onvoldoende onderbouwing van nut en noodzaak Blankenburgverbinding

In het OTB (toelichting) wordt behalve door middel van een probleemanalyse ook getracht nut en noodzaak te onderbouwen door een schets van het doelbereik. In de Rijksstructuurvisie NWO zijn een viertal projectdoelstellingen geformuleerd:

1. het bieden van een oplossing voor het capaciteitsprobleem op de Beneluxcorridor in en na 2020;
2. verbetering van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex;
3. verbetering van de ontsluiting van de Greenport Westland;

² Bron: NMCA, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011

4. ondersteuning van de ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad.

In de probleemstelling in de toelichting op het OTB wordt uitgegaan van het GE scenario. Zoals hiervoor al beschreven, past het lage groeiscenario (RC) echter beter bij een realistische beschrijving van de verkeersontwikkeling. Uit de structuurvisie NWO blijkt dat in het RC groeiscenario er geen probleem gaat ontstaan in de Beneluxcorridor. Als dit probleem zich niet voor gaat doen vervalt de eigenlijke noodzaak voor doelstelling 1.

Wanneer wel van het RC scenario uit zou zijn gegaan, dan zou de Blankenburgtunnel een bijdrage aan de doelen kunnen leveren doordat het wegennet robuuster wordt. De Blankenburgverbinding maakt namelijk een extra verbinding tussen de A15 en de A20 in aanvulling op de bestaande Beneluxtunnel. Op dit punt zouden andere tracés echter beter scoren, zoals een meer westelijk gelegen oeververbinding (Oranjetunnel) omdat deze weg over een grotere lengte een alternatieve route biedt en dus ook bij calamiteiten in de Thomassentunnel soelaas zou bieden.

Daarmee is onvoldoende onderbouwd dat de Blankenburgverbinding nuttig en noodzakelijk is.

1.3 Een volledige onderbouwing van de trechtering van de Blankenburgtunnel ontbreekt

De Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding' bouwt volledig voort op de MIRT-verkenning 'Rotterdam Vooruit'. Daarmee voldoet die structuurvisie onvoldoende aan de eisen die de - op grond van het advies van de commissie Elverding - gewijzigde Tracéwet daaraan stelt. De inhoudelijke onderbouwing in de structuurvisie leunt veel te veel op die verouderde MIRT-verkenning.

Een hernieuwde zelfstandige afweging van nut en noodzaak van de Blankenburgverbinding ontbreekt in de structuurvisie.

De MKBA met een vergelijking tussen verschillende oplossingsrichtingen bij dit project is nog in het kader van de MIRT-verkenning opgesteld en is niet geactualiseerd als onderdeel van de structuurvisie. In de structuurvisie NWO zijn in de MKBA slechts verschillende alternatieven van een NWO beoordeeld. Bovendien zijn in de MIRT verkenning de kosten en baten van de verschillende maatregelen (waar de westelijke oeververbinding er een van is) niet afzonderlijk doorgerekend in deze MKBA, waardoor de kosten en baten van iedere op zichzelf staande maatregel niet te herleiden zijn.

Bovenstaande betekent dat de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) uit de lucht komt vallen en een deugdelijke onderbouwing mist. Onderzoek van Milieudefensie³ heeft aangetoond dat een pakket aan maatregelen waarbij geen dure en ingrijpende infrastructuur wordt aangelegd en de leefomgeving wordt gespaard de bereikbaarheid net zo effectief kan verbeteren als het aanleggen van infrastructuur. Een onderzoek van de TU Delft in opdracht van het Havenbedrijf⁴ laat zien dat OV-oplossingen het beste zijn om de sterke concurrentiepositie van het Rotterdamse Havengebied in de toekomst te waarborgen. Er zijn dus genoeg bewijzen die aantonen dat andere oplossingen dan de in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit benoemde prioriteiten beter, haalbaar en betaalbaar zullen zijn.

³ Bouwen aan een groene metropool, Milieudefensie, mei 2011

⁴ Reconnecting Rotterdam Port, TU Delft, A. de Koning, 2012

1.4 De effecten van het OTB op de robuustheid van het wegennet zijn te beperkt onderbouwd

In het OTB wordt aangegeven dat de aanleg van de Blankenburgtunnel het wegennet robuuster maakt doordat er een extra verbinding bij komt die een alternatieve route voor de Beneluxcorridor biedt. Dit is dus een kwalitatieve beschrijving van het effect op robuustheid. De mate van robuustheid van een nieuwe verbinding is echter ook kwantitatief aan te duiden, de methode hiervoor is beschreven door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM; onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu)⁵. De robuustheid neemt namelijk niet automatisch toe door het toevoegen van extra doorsnijdingen doordat de verkeerssituatie complexer kan worden waardoor de kans op incidenten toeneemt en het netwerk dus kwetsbaarder wordt. Om een goed beeld te krijgen op de effecten op robuustheid zou dus een kwantitatieve beoordeling plaats moeten vinden.

1.5 Onduidelijkheden verkeersberekeningen

Noch uit het OTB noch uit de overige stukken blijkt of er rekening is gehouden bij de berekeningen van de verkeersdruk met de mogelijke afwezigheid van tolheffing. Die tolheffing is nog niet zeker, omdat de Eerste Kamer daar nog niet mee heeft ingestemd. Bovendien is het ook mogelijk dat in een later stadium besloten wordt tot het niet invoeren of het afschaffen van de tolheffing. Als er geen tol (meer) wordt geheven heeft dat vergaande effecten op de verkeersstromen. Bij een worst-case benadering van de effecten op natuur, geluid en luchtkwaliteit zal dus rekening gehouden moeten worden met de afwezigheid van tolheffing.

Eveneens is onduidelijk of er bij de berekening van alle effecten rekening is gehouden met de noodzaak om filevorming in de tunnel te voorkomen en dus de noodzaak om bij dreigende filevorming zorg te dragen voor omleidingen.

2. De zorgvuldigheid van het doorlopen besluitvormingsproces

2.1 Participatie in strijd met de geest van de commissie Elverding en het verdrag van Aarhus

Er is in een te laat stadium ingezet op maatschappelijke participatie, namelijk op het moment dat een oplossingsrichting al bestuurlijk was vastgesteld en ingeperkt tot twee varianten van een **snelweg** (Blankenburgtunnel of Oranjetunnel). Deze actieve inzet op maatschappelijke participatie had al in de fase van probleemanalyse en het verkennen van oplossingsrichtingen ten tijde van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit plaats moeten vinden, maar het betrekken van stakeholders in die fase schoot schromelijk tekort.

Dit is niet alleen strijdig met de adviezen van de commissie Elverding maar is ook strijdig met het Verdrag van Aarhus, waarin is geregeld dat bij ingrepen met aanzienlijke milieugevolgen, zoals de onderhavige ingreep, het publiek in een vroeg stadium, wanneer alle opties open zijn, moet worden betrokken⁶. Ook de Tweede Kamer heeft met het aannemen van de motie Dijkma/Wiegman⁷ beoordeeld dat het proces van Rotterdam Vooruit dat leidde tot het aanwijzen van de NWO als prioritair project niet voldeed aan de vereiste brede participatie van relevante decentrale overheden en andere belanghebbenden. Gemeenten zijn niet genoeg betrokken, draagvlak en relevante informatie ontbreken en er moet gewerkt worden met een brede verkenningsfase conform de

⁵ De betekenis van robuustheid, KiM, juli 2010

⁶ Artikel 6, lid 4 Verdrag van Aarhus.

⁷ Kamerstuk 32 123 A, nr. 130, Motie van de leden Dijkma en Wiegman-Van Meppelen Scheppink, aangenomen op 23 juni 2010

aanbevelingen van de commissie Elverding alvorens er een voorkeursbeslissing genomen kan worden, aldus deze motie. Overigens is ook het participatieproces toen de keuze tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel centraal stond (in 2011) gebrekkig verlopen. Essentiële informatie ontbrak nog toen de zogenaamde meedenkavonden plaatsvonden, zoals de verkeerscijfers tot 2030 en informatie over de mogelijkheden wat de waterkering van de tunnel betreft. Varianten die vrijwel unaniem als volstrekt onacceptabel werden beschouwd (variant Blankenburgtunnel Middendoor) vielen niet af. Er is dan ook veel kritiek op dit proces gekomen, zowel vanuit burgers, belangenorganisaties en gemeenten als onafhankelijke deskundigen⁸. De doelstellingen zijn vanaf het begin sectoraal op bereikbaarheid gericht en niet op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Dat is opmerkelijk aangezien juist in het studiegebied een leefbaarheidsprobleem bestaat. De sectorale focus op bereikbaarheid en het ontbreken van ruimte binnen het proces om tot substantiële inpassingsverbeteringen of maatregelen die leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving te komen was voor natuurorganisaties reden om niet deel te nemen aan dit proces.

In de regio is het groentekort nu al het grootste van het hele land. De steden in het Rijnmondgebied liggen ingeklemd tussen de snelwegen A20, A13 en A4 en de zware industrie langs de Nieuwe Waterweg. De behoefte aan meer groen blijkt bijvoorbeeld uit het Volksbos, een uniek 'protest' bos met 18.000 bomen, op eigen kosten aangelegd door bewoners, dat door de aanleg van de Blankenburgtunnel bedreigd wordt. In maart 2013 is er in de Zuidbuurt, ook door de bevolking, in samenwerking met de Stichting Groeiend Verzet een tweede Volksbos aangeplant, en tevens is er op 30 april 2013 een koningslinde ter herinnering aan de inhuldiging van Willem-Alexander als koning der Nederlanden, geplant. Ook dit tweede Volksbos zou, als blijk van waardering voor de inzet van de bevolking voor de leefbaarheid van de regio, gespaard dienen te worden.

2.2 Advies commissie MER

De Crisis- en herstelwet is van toepassing op het onderhavige Tracébesluit, waardoor een advies van de commissie MER niet meer verplicht is. Aangezien het een ingrijpende wijziging in het wegennet betreft rond Rotterdam met een grote maatschappelijke impact en het toetsingsadvies van 8 juli 2013 van de commissie MER betreffende de structuurvisie achterhaald is door veranderde regelgeving herhalen wij ons verzoek om de commissie MER alsnog om advies te vragen.

2.3 Het voorkeursbesluit over de Blankenburgtunnel is genomen op basis van onjuiste informatie over de randvoorwaarden voor het ontwerp

In de Structuurvisie NWO is aangegeven dat het bij de aanleg van de Blankenburgtunnel nodig is om maatregelen op het gebied van waterveiligheid te nemen op de noordoever van de Nieuwe Waterweg. Als de tunnel namelijk lek zou raken dan zou het binnendijkse gebied via de tunnel kunnen overstromen. Volgens de Structuurvisie is het, om dit te voorkomen, nodig om de tunnel (dichtbij de tunnelmond) te voorzien van een waterkering. Hiervoor worden de volgende mogelijkheden genoemd:

- een kanteldijk;
- een coupurekering;
- een versterkte tunnelbuis .

⁸ Worstelen met Elverding, ROm, januari 2012

Voor de voorkeursvariant wordt gekozen voor een kanteldijk omdat het versterken van de tunnelbuis zou leiden tot aanzienlijke meerkosten en de betrouwbaarheid van een coupurekering in combinatie met een tunnel bij autosnelwegen onzeker zou zijn. Vanwege deze argumentatie is gekozen voor een kanteldijk.

Pas na het vaststellen van de Structuurvisie NWO waarin al gekozen is voor de variant met kanteldijk, is door Rijkswaterstaat advies ingewonnen bij Adviesbureau Horvat & Partners over de werkelijke noodzaak van een kanteldijk⁹. Uit het advies blijkt dat alternatieven voor een kanteldijk vanuit het oogpunt van waterveiligheid mogelijk zijn. Naar aanleiding hiervan is door Rijkswaterstaat vervolgonderzoek uitgevoerd¹⁰ waaruit is gebleken de Blankenburgtunnel zelfstandig de functie van waterkering kan vervullen. Vanuit waterveiligheidsnormering bestaat er dus geen noodzaak om de Blankenburgtunnel aan te leggen met een kanteldijk, coupurekering of versterkte tunnelbuis.

Deze kennis heeft grote gevolgen voor de inpassingsmogelijkheden die er voor de Blankenburgtunnel zijn. Door af te zien van een kanteldijk kan de Blankenburgtunnel namelijk worden aangelegd in een verlaagde tunnel vanaf de zuidoever van de Nieuwe Waterweg tot aan de aansluiting op de A20. Hiermee kan de leefomgeving in veel grotere mate gespaard worden en kan bijvoorbeeld een doorsnijding van EHS gebied de Rietputten voorkomen worden. Ook kan met deze variant zonder kanteldijk in grotere mate aan de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA) voldaan worden doordat er minder hoogteverschillen in de weg zitten. Door deze hoogteverschillen voldoet het OTB bijvoorbeeld wat betreft de noordhelling van de A24 niet aan de NOA doordat deze te lang en te steil is.

In de trechtering van mogelijke varianten tot een voorkeursbesluit en in het plan MER is er dus ten onrechte niet gekeken naar een variant zonder aanvullende waterveiligheidsmaatregelen (zoals een kanteldijk). Het onderzoek naar de noodzaak van een kanteldijk had in de verkenningsfase plaats moeten vinden om op zorgvuldige wijze tot een voorkeursbesluit te kunnen komen, maar is te laat uitgevoerd, pas nadat het voorkeursbesluit al verankerd was in een vastgestelde structuurvisie. De variant zonder kanteldijk heeft daardoor ten onrechte ook geen deel uitgemaakt van het vereiste brede participatieproces in de verkenningsfase.

3. De effecten op natuur en landschap

3.1 Natura 2000

De passende beoordeling geeft onvoldoende zekerheid, dat de aanleg en het gebruik van de Blankenburgverbinding in samenhang met andere projecten en plannen niet leiden tot significante effecten op de Natura 2000-gebieden in de omgeving. De effecten als gevolg van depositie van vermestende en verzurende depositie (stikstof) zijn het meest relevant.

1. Reikwijdte effecten

Het onderzoeksgebied is te beperkt genomen, waardoor de effecten op verschillende Natura 2000-gebieden niet zijn onderzocht. De toename van verkeer op een aantal wegvakken met meer dan 1.000 voertuigen per rijrichting (zie onderstaande tabel 1) is niet meegenomen, waardoor ten onrechte de effecten van extra depositie op de gebieden Voornes duin, Duinen van Goeree, Kwade Hoek en Nieuwkoopse plassen zijn

⁹ Advies Waterveiligheid Tunnel NWO, Horvat & Partners, december 2013

¹⁰ Waterveiligheid Blankenburgverbinding – Kanteldijk, Rijkswaterstaat, 26 juni 2015

verwaarloosd. In al deze Natura2000-gebieden ligt stikstofgevoelige habitat waarbij de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden.

Onduidelijk is op welke wijze bij het berekenen van de effecten rekening is gehouden met de veranderingen in aantal rijstroken op de A15 van eerst 2x2 rijstroken naar 2x3 (2x2 met plusstroken) en later weer naar 2x2 rijstroken in verband met de verbindingsboog van de A24 naar de A15.

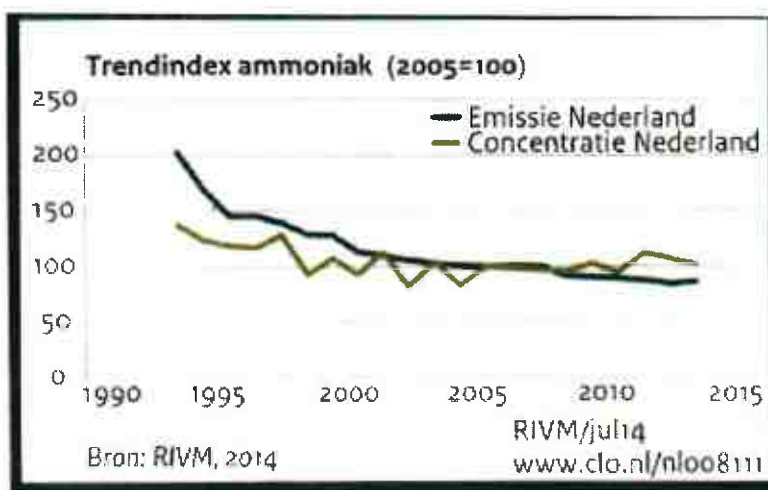
Wegvak	2030 referentie	2030 voorkeursvariant
A4 (Den Haag – Rijswijk)	191.000	194.000
A13/A16 (ten oosten A13)	88.000	91.000
N15 (N57 – Stenen Baakplein)	41.000	43.000
A20 (ten oosten kp Terbregseplein)	195.000	197.000
A20 (kp Terbregseplein – kp Kleinpolderplein)	160.000	162.000

Tabel 1: Wegvakken met een toename van >1.000 motorvoertuigen per rijrichting per etmaal buiten het huidige studiegebied stikstof

2. Autonome ontwikkelingen te gunstig ingeschat

Bij de beoordeling van de effecten op het Natura 2000-gebied Solleveld en Kapittelduinen (het enige gebied waarvan de depositie-effecten in de passende beoordeling zijn betrokken) is uitgegaan van een veel te gunstige ontwikkeling van de achtergronddepositie. In de PAS, die op 1 juli 2015 in werking is getreden, is uitgegaan van een daling van de uitstoot door verkeer. Die daling doet zich in de praktijk niet voor (zie figuur 3), onder meer als gevolg van sjoemelpraktijken van Volkswagen (en wellicht ook andere autofabrikanten). Bovendien zorgt recente besluitvorming binnen de EU ervoor, dat dieselauto's nog jarenlang meer zullen uitstoten dan de theoretische uitstoot waarvan uitgegaan is bij de PAS.

Deze al te gunstige inschatting heeft natuurlijk ook betekenis voor de gebieden die in het vorige punt zijn genoemd.



Figuur 3: Verschil tussen verwachte en werkelijke ontwikkeling van emissies¹¹

¹¹ Bron: RIVM, 2014

3. Cumulatie

De effecten van een project, zoals het onderhavige, moeten beoordeeld worden in samenhang met de effecten van andere plannen en projecten (de zogenaamde cumulatie). De stelling, dat er geen (rest)effecten zijn is feitelijk onjuist. Ook als de effecten klein zijn dienen deze in de cumulatie te worden betrokken.

De passende beoordeling maakt niet inzichtelijk op welke wijze rekening is gehouden met de toename van verkeer op de verschillende wegen in het gebied als gevolg van dit project in samenhang met onder andere de voorgenomen aanleg van de verbinding A13/A16 (A16 Rotterdam), de A4 Delft-Schiedam en veranderingen in het onderliggende wegennet.

Door voor de cumulatie van stikstof alleen te verwijzen naar de PAS voldoet de passende beoordeling niet aan de vereisten van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet) en de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). De PAS houdt wel rekening met autonome ontwikkelingen maar houdt onvoldoende rekening met de cumulatie van projecten en plannen waardoor plaatselijk afwijkingen van die autonome ontwikkelingen ontstaan. Als gevolg daarvan hadden op zijn minst andere wegprojecten maar ook industriële ontwikkelingen zoals die op de Tweede Maasvlakte, waaronder elektriciteitscentrales met een aanzienlijke uitstoot van stikstof, in de cumulatie moeten worden betrokken.

4. Ontwikkelingsruimte

Voor dit project zal ontwikkelingsruimte beschikbaar worden gesteld op grond van de PAS. Voor zover ontwikkelingsruimte beschikbaar wordt gesteld voor habitat waarbij stikstofdepositie tot een overbelaste situatie leidt (een achtergronddepositie hoger dan de KDW) en er tegelijkertijd nog geen daling van die depositie heeft plaatsgevonden, is het benutten van die ontwikkelingsruimte in strijd met de Habitatrichtlijn. De betreffende bepalingen van de PAS en de wet zijn daardoor onverbindend.

3.2 Natuurnetwerk Nederland (NNN) of Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en weidevogelgebieden

De Blankenburgtunnel vernietigt en verstoort diverse EHS-gebieden waarbij de Rietputten dwars doorsneden wordt. Voor de EHS geldt echter het 'Nee, tenzij' regime, vastgelegd in het besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dat betekent dat nieuwe plannen en projecten niet zijn toegestaan als deze een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Deze spelregels zijn niet goed nageleefd, want er zijn diverse alternatieven voorhanden die tot geen of minder doorsnijding van de EHS leiden:

- de Oranjetunnel;
- andere tracévarianten van de Blankenburgtunnel;
- het huidige tracé van de Blankenburgtunnel met een verlangde tunnel en zonder kanteldijk;
- geen nieuwe verbinding.

Uit de Rijksstructuurvisie NWO¹² blijkt dat zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel positief scoren op alle gestelde doelen en dus voldoen aan het doelbereik. De Oranjetunnel leidt tot minder aantasting van de EHS dan de gekozen variant van de Blankenburgtunnel. Daarmee is er dus sprake

¹² Deelrapport D: Verkeersnota

van een reëel alternatief voor de Blankenburgtunnel dat de EHS spaart, namelijk de Oranjetunnel. Ook binnen de keuze voor de Blankenburgtunnel is het mogelijk om een variant te realiseren die de EHS meer ontziet dan de huidige gekozen variant. Dit kan zowel door een ander tracé te kiezen of door de Blankenburgtunnel aan te leggen volgens het huidige tracé, maar dan zonder kanteldijk en met een verlengde tunnel van de zuidoever van de Nieuwe Waterweg tot aan de aansluiting op de A20. Met deze variant zou EHS-gebied de Rietputten weliswaar bij de aanleg aangetast worden, maar zouden de Rietputten daarna weer volledig hersteld kunnen worden en zou er in de gebruiksfase geen sprake van aantasting meer zijn.

Er zijn dus meerdere reële alternatieven mogelijk voor de aanleg van de Blankenburgtunnel die de EHS in grotere mate zouden sparen dan het OTB. Het OTB is daarom in strijd met het 'Nee, tenzij' regime dat van toepassing is op ingrepen in de EHS. Het OTB gaat ten onrechte uit van de gedachte: 'als we maar compenseren, dan is aantasting toegestaan'. Daardoor is veel te weinig gewicht toegekend aan de nee, tenzij-regel en is de noodzaak van de aantasting onvoldoende gemotiveerd.

Het is niet inzichtelijk of de berekening van de compensatieopgave voor de EHS en weidevogelgebieden voldoende is. Enerzijds ontbreekt een duidelijke beschrijving van de ligging van de 47 dB contour als grens van het gebied waarop effecten optreden. Anderzijds zijn, doordat uitgegaan wordt van een hoog groeiscenario voor het verkeer, de autonome effecten overschat, waardoor het lijkt alsof de effecten van de Blankenburgverbinding zich over een kleiner gebied uitstrekken. Bovendien is bij het berekenen van de compensatieopgave alleen uitgegaan van de effecten als gevolg van activiteiten in de EHS/weidevogelgebieden en zijn de effecten op grond van niet nader genoemde wettelijke bepalingen van activiteiten in de buurt van de EHS of de weidevogelgebieden ten onrechte niet meegenomen.

Compensatie dient plaats te vinden voorafgaand aan de vernietiging of aantasting van de betrokken gebieden. Doordat in het OTB nog geen keus is gemaakt hoe en waar die compensatie zal plaatsvinden is onvoldoende zeker gesteld, dat die compensatie ook daadwerkelijk en tijdig zal gebeuren.

Ook pleiten wij voor de aanleg van een grondwal tussen de A20 en de hiernaast gelegen parallelweg. Hiermee kan een toename van geluidshinder en met name visuele hinder als gevolg van een verkeerstoename op de A20 zo veel mogelijk voorkomen worden. Door gebruik te maken van de grond die vrijkomt bij de aanleg van de Blankenburgtunnel hoeft de aanleg van een grondwal niet duur te zijn. Ook voor recreanten biedt de aanleg van de grondwal veel voordelen.

3.3 Flora- en faunawet (Ffw)

In bijlage H natuurtoets en passende beoordeling zijn in hoofdstuk 7 (Flora- en faunawettoets) een groot aantal mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen. In het OTB is niet vastgelegd dat al deze voorstellen zullen worden overgenomen. Daardoor is niet verzekerd, dat bij de aanleg van de Blankenburgverbinding geen ernstige overtredingen van de Flora- en faunawet zullen plaatsvinden. Door deze maatregelen niet voor te schrijven is in ieder geval niet voldaan aan de zorgplicht (artikel 2, Ffw).

De opname van de staat van de natuur in het gebied dateert van 2013. Ten behoeve van het definitieve Tracébesluit zullen deze gegevens geactualiseerd moeten worden en zullen zo nodig de mitigerende en compenserende maatregelen daarop aangepast moeten worden. In ieder geval zal er

voor vleermuizen een nader onderzoek moeten plaatsvinden omdat het onderzoek naar vleermuizen in het gebied niet voldoet aan de eisen die aan een dergelijk onderzoek normaliter worden gesteld. Daardoor is het hoogst waarschijnlijk, dat de aanwezigheid van vleermuizen is onderschat. Een aanvraag en/of een ontwerpontheffing op grond van de Ffwet ontbreekt. Daarom is op voorhand niet na te gaan of die ontheffing ook verleend kan worden. Bovendien is het zeker, dat een ontheffing verleend zal moeten worden voor vogels. Die ontheffing kan alleen verleend worden op een van de gronden zoals opgenomen in de Vogelrichtlijn. Die gronden zijn beperkt tot activiteiten betreffende de openbare veiligheid of de gezondheid. De motivering bij het OTB is onvoldoende en in sommige opzichten vergezocht (bijvoorbeeld de vergelijking met de brand Moerdijk) om er vanuit te kunnen gaan dat op deze gronden een ontheffing kan worden verleend.

4. Waterhuishouding

Met het Hoogheemraadschap Delfland zijn wij van mening, dat er absolute zekerheid dient te bestaan dat de uitvoering van de tunnelbakken zo moet zijn, dat er geen problemen met de grondwaterstand kunnen ontstaan, zoals bij de aanleg van de A4 Delft-Schiedam. Vooral ook vanwege de aanwezigheid van historisch (niet gefundeerde) boerderijen in de nabijheid van het tracé is dat een punt dat extra aandacht vergt. Schade aan het cultuurhistorisch erfgoed dient voorkomen te worden.

Hiervoor is al aangegeven, dat bij de afweging van alternatieven voor dit tracé er ten onrechte vanuit is gegaan, dat een kanteldijk bij de noordelijke tunnelmond van de Blankenburgtunnel absoluut noodzakelijk is, waardoor reële alternatieven met minder schade voor de EHS en overige natuur buiten beeld zijn gebleven. Wij benadrukken nogmaals, dat een alternatief met een tunnel onder de Rietputten door, voor de natuur een veel gunstiger variant is, die zonder afdoende motivering niet in beschouwing is genomen. Een dergelijke variant heeft – mits aangelegd op de juiste diepte – ook gunstige effecten op de waterhuishouding omdat de grondwaterstromen in de Rietputten zich na de aanleg zonder nadere voorzieningen kunnen herstellen.

Uit een oogpunt van waterkwaliteit dient er de zekerheid te zijn, dat de zogenaamde waterharmonica ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

5. Luchtkwaliteit

Het OTB stelt dat er geen problemen met luchtkwaliteit te verwachten zijn omdat de Blankenburgtunnel is opgenomen in het NSL. Het NSL gaat er echter vanuit dat het autoverkeer steeds schoner wordt als gevolg van het autoverkeer dat steeds schoner wordt door het Europese beleid op dit gebied. In september 2015 is echter gebleken dat de auto-industrie op grote schaal manieren heeft gevonden om dit Europese beleid te omzeilen en dieselmotoren dus in de praktijk een veel grotere bijdrage leveren aan de luchtvervuiling dan op papier. De prognoses op het gebied van de effecten op luchtkwaliteit van het verkeer als gevolg van de Blankenburgtunnel zijn daarom gebaseerd op aannames die niet blijken aan te sluiten bij de realiteit. Daardoor kan onvoldoende gegarandeerd worden dat de aanleg van de Blankenburgtunnel niet zal leiden tot overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.

Wij willen u verzoeken om bij het vaststellen van het definitieve Tracébesluit A15/A20 Blankenburgverbinding met onze zienswijze rekening te houden. Natuurlijk zijn wij van harte bereid

om hierover als serieuze gesprekspartner met u in overleg te treden.

Vriendelijke groeten,

 <p>Alex Ouwehand, Directeur Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland Bezuidenhoutseweg 50 2594 AW Den Haag</p>	 <p>Wyke Smit, Adjunctregiodirecteur Natuurmonumenten Zuid-Holland/ Zeeland Stationsplein 45 3013 AK Rotterdam</p>
 <p>Actiecomité Blankenburgtunnel Nee J.M. Husslage Vermeerlaan 13 3141XP Maassluis</p>	 <p>Remi Poppe, voorzitter Stichting Groeiend Verzet</p>
 <p>Marja van Bijsterveldt, voorzitter Midden-Delfland Vereniging Burgemeester Musquetiersingel 40 2636 GG Schipluiden</p>	 <p>Geert van Poelgeest, voorzitter KNNV afdeling Delfland</p>

<p>T.A. Schoenmakers, voorzitter</p> <p>KNNV Waterweg-Noord Hofsingel 45 3134 VE Vlaardingen</p> <p>Zie bijgevoegde machtiging</p>	 <p>Tom van der Sar, voorzitter</p>  <p>Erwin van Leeuwen, secretaris</p> <p>Vereniging van huiseigenaren Woonpark Boonervliet</p>
 <p>Joke Aartsen</p>  <p>Louise Holland</p> <p>De Wijnboerderij Zuidbuurt 40 3132 KB Vlaardingen</p>	 <p>Sietze Jager</p>  <p>Aafje van Dijk</p> <p>Zuidbuurt 14 3141 AM Maassluis</p>

Bijlage: Ondertekening zienswijze door KNNV afdeling Waterweg-Noord

Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging

KNNV afdeling Waterweg-Noord
Hofsingel 45
3134 VE Vlaardingen
~~externe-contacten@waterweg-noord.knnv.nl~~
www.knnv.nl/waterweg-noord



Aan:
NATUUR EN MILIEUFEDERATIE ZUID-HOLLAND
Bezuidenhoutseweg 50
2594 AW Den Haag
t.a.v. Susanne Kuijpers

7 november 2015

Onderwerp: ondertekening Zienswijze OTB Blankenburgtunnel.

De KNNV Waterweg-Noord onderschrijft de definitieve Zienswijze OTB Blankenburgtunnel geredigeerd door de Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'T.A. Schoenmakers', with a long horizontal flourish underneath.

T.A. Schoenmakers,
voorzitter,

KNNV Waterweg-Noord.