



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017)

Wijziging van het Tracébesluit Blankenburgverbinding

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Inhoudsopgave

I Besluit

Artikel 1 Compenserende maatregelen voor natuur

Artikel 2 Toepasselijkheid Tracébesluit Blankenburgverbinding

Artikel 3 Schadevergoeding

Artikel 4 Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet

Artikel 5 Slotbepaling

II Toelichting

III Bijlagen

Bijlage 1 Aanvulling Passende Beoordeling (stikstofdepositie)

Bijlage 2 Compensatieplan (stikstofdepositie)

I Besluit

Gelet op het bepaalde in artikel 14, eerste lid, van de Tracéwet stel ik, de Minister van Infrastructuur en Milieu, het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017) vast.

Het betreft hier een wijziging van ondergeschikte aard van het Tracébesluit Blankenburgverbinding, zoals vastgesteld op 28 maart 2016.

Het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017) bestaat uit deze besluittekst (I). Bij het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017) hoort een toelichting (II) met twee bijlagen (III).

Artikel 1 Compenserende maatregelen voor natuur

Aan artikel 11 van het Tracébesluit Blankenburgverbinding wordt een achtste lid toegevoegd, dat als volgt luidt:

“8. De Minister van Infrastructuur en Milieu draagt er zorg voor dat van de volgende habitattypen minimaal de genoemde oppervlakte tot ontwikkeling komt in het genoemde Natura 2000-gebied:

H2130A Grijze duinen (kalkrijk)	230 m ²	Duinen Goeree & Kwade Hoek
H2130B Grijze duinen (kalkarm)	680 m ²	Solleveld & Kapittelduinen
H2130C Grijze duinen (heischraal)	100 m ²	Duinen Goeree & Kwade Hoek
H2150 Duinen met struikheide	100 m ²	Solleveld & Kapittelduinen
H2190C Vochtige duinvaleien (ontkalkt)	100 m ²	Duinen Goeree & Kwade Hoek

De uitvoering van deze compenserende maatregel dient plaats te vinden overeenkomstig het Compensatieplan (stikstofdepositie).”

Artikel 2 Toepasselijkheid Tracébesluit Blankenburgverbinding

Het bepaalde in het Tracébesluit Blankenburgverbinding blijft voor het overige onverminderd van kracht.

Artikel 3 Schadevergoeding

Artikel 19 (schadevergoeding) van Tracébesluit Blankenburgverbinding is van overeenkomstige toepassing op dit Tracébesluit.

Artikel 4: Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet

Op dit Tracébesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Artikel 5: Slotbepaling

Dit Tracébesluit wordt aangehaald als: Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017).

Beroepsmogelijkheid

Het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017) betreft een wijziging van het Tracébesluit Blankenburgverbinding van ondergeschikte aard, reden waarom overeenkomstig artikel 14 van de Tracéwet geen ontwerp-Tracébesluit ter inzage wordt gelegd.

Tegen het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017) hebben belanghebbenden de mogelijkheid om in beroep te gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

De beroepen ingediend tegen het Tracébesluit Blankenburgverbinding worden ingevolge artikel 6:19, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht geacht mede te zijn gericht tegen het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017), tenzij dit daaraan geheel tegemoet komt. Deze appellanten hoeven dus niet opnieuw beroep in te stellen indien zij bezwaren hebben tegen het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017). Het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017) is tevens toegezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het beroepschrift dient ten minste de volgende onderdelen te bevatten:

- a. naam en adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. de vermelding dat het gaat om het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017) van de Minister van Infrastructuur en Milieu;

- d. de redenen (gronden) waarom u beroep instelt;
- e. uw handtekening. U moet het beroepschrift ondertekenen;
- f. zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken met ingang van de dag na die waarop het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017) is bekendgemaakt. De locaties van de terinzagelegging en de beroepstermijn worden bekend gemaakt via advertenties in de digitale Staatscourant en in enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen.

Op dit besluit is Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift de beroepsgronden gericht tegen het besluit moet opnemen. Het beroep wordt niet ontvankelijk verklaard indien de beroepsgronden niet binnen de beroepstermijn van zes weken zijn ingediend. Na afloop van de beroepstermijn kunnen beroepsgronden niet meer worden aangevuld. Vermeld in het beroepschrift dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

II Toelichting

1 Reden voor wijziging van het Tracébesluit Blankenburgverbinding

Inleiding

Op 28 maart 2016 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit Blankenburgverbinding vastgesteld. Het Tracébesluit Blankenburgverbinding voorziet in de aanleg van een nieuwe autosnelweg van circa 3,4 kilometer lang, tussen de autosnelwegen A20 (tussen Vlaardingen en Maassluis) en A15 (ter hoogte van Rozenburg). De nieuwe verbinding krijgt nummer A24 en wordt aangeduid als de Blankenburgverbinding. De Blankenburgverbinding kruist de Nieuwe Waterweg in een tunnel van circa 945 meter lang: de Blankenburgtunnel. Ter plaatse van de Aalkeetpolder ligt de Blankenburgverbinding eveneens in een tunnel. Deze Aalkeettunnel wordt circa 510 meter lang.

Tegen het Tracébesluit Blankenburgverbinding zijn beroepen ingekomen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (de Afdeling). De Afdeling heeft de beroepen behandeld op zitting van 13 december 2016.

Een van de aspecten die in de beroepsprocedure aan de orde is, betreft mogelijke effecten van het gebruik van de Blankenburgverbinding door toename van stikstofdepositie op Natura 2000. Het Tracébesluit Blankenburgverbinding is gebaseerd op het Programma Aanpak Stikstof (het PAS). Het PAS voorziet in bronmaatregelen waardoor de emissie van stikstof afneemt en in herstelmaatregelen in de betrokken Natura 2000-gebieden. Daardoor ontstaat ruimte om een deel van die ecologische winst in te zetten voor economische ontwikkelingen. Dat kan door middel van het toedelen van ontwikkelingsruimte. Aan het PAS ligt een integrale passende beoordeling ten grondslag, aangevuld met gebiedsanalyses per Natura 2000-gebied. Daarin is vastgesteld dat de ontwikkelingen die onder het PAS worden toegestaan, niet leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden.

In het Tracébesluit Blankenburgverbinding is, in overeenstemming met artikel 19km, eerste lid, aanhef en onder e, van de Natuurbeschermingswet 1998, ontwikkelingsruimte toegedeeld.¹ Deze ontwikkelingsruimte is voor de Blankenburgverbinding, als zogenaamd prioritair project, gereserveerd in het PAS. Daarmee is voor het aspect stikstofdepositie de toets voor Natura 2000 voltooid. In

¹ De Natuurbeschermingswet 1998 gold tot 1 januari 2017 en is van toepassing op het Tracébesluit Blankenburgverbinding. Per 1 januari 2017 geldt de Wet natuurbescherming. Deze is van toepassing op het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017). Inhoudelijk zijn er voor de beoordeling van mogelijke effecten op Natura 2000 geen wijzigingen.

het systeem van het PAS is een projectspecifieke passende beoordeling voor het aspect stikstofdepositie niet meer aan de orde.

Na de behandeling ter zitting heeft de Afdeling bericht dat de uitspraak wordt aangehouden. De reden hiervoor is dat de Afdeling op 17 mei 2017, in een andere beroepsprocedure, die los staat van het Tracébesluit Blankenburgverbinding, zogenaamde prejudiciële vragen heeft gesteld aan het Europese Hof van Justitie over de juridische houdbaarheid van het PAS. Zolang die procedure loopt, houdt de Afdeling ook andere beroepsprocedures aan waarin het PAS aan de orde is, waaronder die inzake het Tracébesluit Blankenburgverbinding. De Afdeling heeft het Europese Hof van Justitie verzocht de prejudiciële vragen vóór 1 juli 2018 te beantwoorden. Op welke datum (daarna) een uitspraak in de beroepsprocedure inzake het Tracébesluit Blankenburgverbinding wordt gedaan is onzeker.

Waarom dit Tracébesluit?

De Minister van Infrastructuur en Milieu hecht er grote waarde aan dat de Blankenburgverbinding zo snel mogelijk wordt gerealiseerd. De uiterste datum voor openstelling van de Blankenburgverbinding in het MIRT² is 2024. Die planning wordt met zekerheid niet gehaald wanneer de beantwoording van de prejudiciële vragen inzake het PAS moet worden afgewacht.

Uit het oogpunt van natuurbescherming is er geen reden om de beantwoording van de prejudiciële vragen af te wachten. Voor dit wijzigingsbesluit is een projectspecifieke Passende Beoordeling uitgevoerd voor het aspect stikstofdepositie. Daarin is op geen enkele manier het PAS betrokken. Uit de Passende Beoordeling (stikstofdepositie) volgt dat het gebruik van de Blankenburgverbinding door het verkeer, als gevolg van netwerkeffecten op andere wegvakken, kan leiden tot toename van stikstofdepositie op Natura 2000. Voor de meeste habitattypen in de Natura 2000-gebieden rond deze wegvakken, kunnen significante negatieve effecten met zekerheid worden uitgesloten. Voor enkele habitattypen is dit niet het geval. Hiervoor is de ADC-toets uitgevoerd³ en zijn compenserende maatregelen bepaald. Het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017) legt de compenserende maatregelen vast en maakt deze onderdeel van het project.

Het voorliggende wijzigingsbesluit stelt de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in staat om in de lopende beroepsprocedure het aspect stikstof buiten het PAS om te beoordelen.

² Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), bijlage bij de Begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

³ Artikel 2.8, vierde lid, van de Wet natuurbescherming.

2 Passende Beoordeling (stikstofdepositie)

2.1 Uitgangspunten

In de Passende Beoordeling (stikstofdepositie) zijn de effecten van de aanleg en het gebruik van de Blankenburgverbinding beoordeeld op Natura 2000. Daarbij is op geen enkele manier gebruik gemaakt van het PAS. Dat betekent dat:

- De beoordeling is uitgevoerd volgens de methodiek zoals gebruikelijk was voorafgaand aan het PAS (uiteraard wel gebruik makend van de meest recente kennis en rekenmethodiek⁴).
- De bronmaatregelen uit het PAS niet zijn betrokken. De depositie in toekomstige jaren is gebaseerd op het 'basisscenario met vaststaand beleid' (uit AERIUS M16L, gegevens RIVM 2017), zonder de bronmaatregelen uit het PAS.
- De herstelmaatregelen uit het PAS niet zijn meegenomen in de beoordeling van de haalbaarheid van de instandhoudingsdoelstellingen.

2.2 Uitkomsten

Uit de Passende Beoordeling (stikstofdepositie) blijkt dat er tijdens de aanlegfase van de Blankenburgverbinding geen effecten optreden op Natura 2000, vanwege de grote afstand van de Blankenburgverbinding tot (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebieden. De projectlocatie ligt op meer dan 9 kilometer van stikstofgevoelige (delen van) Natura-2000 gebieden waarvoor een instandhoudingsdoelstelling is vastgesteld.

Voor de gebruiksfase van de Blankenburgverbinding zijn netwerkeffecten relevant: de aanleg van de Blankenburgverbinding leidt tot verandering van de verkeersstromen op de aansluitende wegvakken. Dit heeft consequenties voor de depositiebijdrage van het wegverkeer op Natura 2000-gebieden die nabij deze wegvakken liggen.

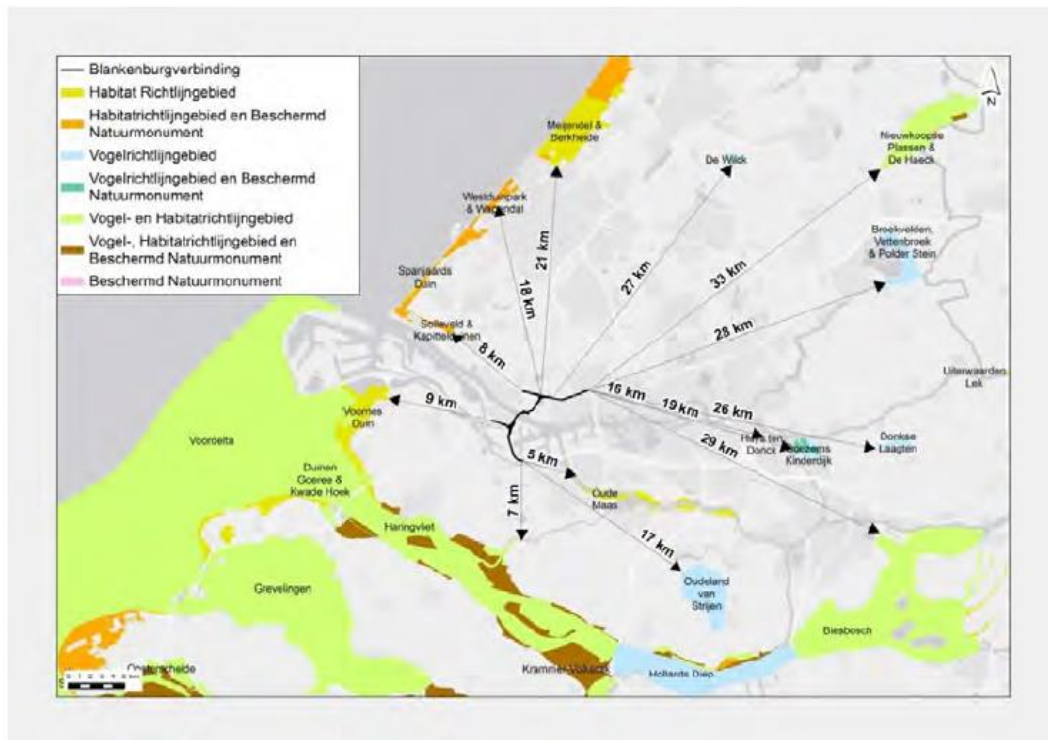
Het onderzoeksgebied bestaat uit stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden in de Natura 2000-gebieden:

- Solleveld & Kapittelduinen;
- Voornes Duin;
- Duinen Goeree & Kwade Hoek;
- Grevelingen.

Deze Natura 2000-gebieden liggen op aanzienlijke afstand van de Blankenburgverbinding (zie afbeelding). De netwerkeffecten leiden slechts tot beperkte

⁴ Voor stikstofberekeningen in een Passende Beoordeling is bij wet het gebruik van AERIUS dwingend voorgeschreven (artikel 2.1, eerste lid, van de Regeling natuurbescherming).

effecten op de stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden in deze Natura-2000 gebieden.



In de beoordeling van de effecten door de Blankenburgverbinding op de genoemde Natura 2000-gebieden zijn ook mogelijke effecten door cumulatie met andere projecten betrokken. Hieronder worden de uitkomsten van de Passende Beoordeling (stikstofdepositie) per gebied gegeven.

Grevelingen

Voor het Natura 2000-gebied Grevelingen kunnen significante negatieve effecten voor alle habitattypen en leefgebieden worden uitgesloten.

Solleveld & Kapittelduinen

Voor het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen kunnen significante negatieve effecten niet worden uitgesloten voor de habitattypen H2130A grijze duinen (kalkrijk), H2130B grijze duinen (kalkarm) en H2150 duinen met struikheide.

Voor H2130A grijze duinen (kalkrijk) is het maximale projecteffect 0,03 mol N/ha/jaar in 2023 en 0,05 mol N/ha/jaar in 2030. Het gemiddelde projecteffect is 0,01 mol N/ha/jaar in zowel 2023 als 2030.

Voor H2130B grijze duinen (kalkarm) is het maximale projecteffect is 0,11 mol N/ha/jaar in 2023 en 0,14 mol N/ha/jaar in 2030. Het gemiddelde projecteffect is 0,02 mol N/ha/jaar in zowel 2023 als 2030.

Voor H2150 duinen met struikheide is het maximale projecteffect is 0,05 mol N/ha/jaar in 2023 en 0,06 mol N/ha/jaar in 2030. Het gemiddelde projecteffect is 0,03 mol N/ha/jaar en 0,04 mol N/ha/jaar in 2030.

Voornes Duin

Voor het Natura 2000-gebied Voornes Duin kunnen significante negatieve effecten niet worden uitgesloten voor het habitatype H2130A grijze duinen (kalkrijk) en H2130C grijze duinen (heischraal).

Voor H2130A grijze duinen (kalkrijk) is het maximale projecteffect 6,94 mol N/ha/jaar in 2023 en 9,69 mol N/ha/jaar in 2030. Het gemiddelde projecteffect is 0,14 mol N/ha/jaar in 2023 en 0,20 mol N/ha/jaar in 2030.

Voor H2130C grijze duinen (heischraal) is het maximale projecteffect 0,18 mol N/ha/jaar in 2023 en 0,24 mol N/ha/jaar in 2030. Het gemiddelde projecteffect is 0,01 mol N/ha/jaar in zowel 2023 als 2030.

Duinen Goeree & Kwade Hoek

Voor het Natura 2000-gebied Duinen Goeree & Kwade Hoek kunnen significante negatieve effecten niet worden uitgesloten voor de habitatypen H2130 grijze duinen, met de subtypen A (kalkrijk), B (kalkarm) en C (heischraal), en voor het habitatype H2190C vochtige duinvalleien (ontkalkt).

Voor H2130A grijze duinen (kalkrijk) is het maximale projecteffect 2,71 mol N/ha/jaar in 2023 en 3,44 mol N/ha/jaar in 2030. Het gemiddelde projecteffect is 0,06 mol N/ha/jaar in 2023 en 0,08 mol N/ha/jaar in 2030.

Voor H2130B grijze duinen (kalkarm) het maximale projecteffect 1,26 mol N/ha/jaar in 2023 en 1,62 mol N/ha/jaar in 2030. Het gemiddelde projecteffect is 0,10 mol N/ha/jaar in 2023 en 0,12 mol N/ha/jaar in 2030.

Voor H2130C grijze duinen (heischraal) is het maximale projecteffect 0,41 mol N/ha/jaar in 2023 en 0,51 mol N/ha/jaar in 2030. Het gemiddelde projecteffect is 0,07 mol N/ha/jaar in 2023 en 0,08 mol N/ha/jaar in 2030.

Voor H2190C vochtige duinvalleien (ontkalkt) is het maximale projecteffect 0,92 mol N/ha/jaar in 2023 en 1,17 mol N/ha/jaar in 2030. Het gemiddelde projecteffect is 0,12

mol N/ha/jaar in 2023 en 0,19 mol N/ha/jaar in 2030.

2.3 *Mitigerende maatregelen*

In de Passende Beoordeling (stikstofdepositie) is vervolgens beoordeeld of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn om significante negatieve effecten alsnog te voorkomen. Uit het onderzoek blijkt dat er geen effectieve mitigerende maatregelen voorhanden zijn die nog niet zijn voorzien in een ander kader, zoals het PAS of regulier beheer conform het Natura 2000-beheerplan. De conclusie dat mitigerende maatregelen niet voorhanden zijn, betekent dat voor de hierboven besproken effecten compenserende maatregelen moeten worden getroffen als onderdeel van de ADC-toets.

2.4 *Compenserende maatregelen*

In de Passende Beoordeling (stikstofdepositie) is de compensatieopgave berekend. Hierop wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan, bij de bespreking van de ADC-toets. In dat hoofdstuk wordt de volgorde A, D, C aangehouden. Dat betekent dat wordt onderbouwd dat:

- A:** er geen alternatieve oplossingen zijn met een minder groot effect op Natura 2000;
- D:** de Blankenburgverbinding nodig is om dwingende redenen van groot openbaar belang, en;
- C:** de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

3 ADC-toets

3.1 *Geen alternatieve oplossingen*

Voor de aanleg van de Blankenburgverbinding, zoals die is vastgelegd in het Tracébesluit Blankenburgverbinding, bestaan geen alternatieven die een minder groot effect op Natura 2000-hebben. Dat blijkt uit de Plan-MER die is uitgevoerd ten behoeve van de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

In de Rijksstructuurvisie zijn vier 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;

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

In het Plan-MER zijn twee alternatieven voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderzocht:

1. de Oranjeverbinding, ter hoogte van de Maeslantkering ligt, en
2. de Blankenburgverbinding.

Tevens is de referentiesituatie in beeld gebracht, dus zonder Nieuwe Westelijke Oeververbinding, in het jaar 2030. Dit kan beschouwd worden als het nulalternatief.

Uit het Plan-MER volgt dat het nulalternatief geen probleemoplossend vermogen heeft. De capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor worden niet opgelost, maar nemen met de groei van het verkeer alleen maar toe. De ontsluiting van het Haven Industrieel Complex blijft een knelpunt. De ontsluiting van Greenport Westland wordt evenmin verbeterd en de ontwikkeling van de A4-corridor niet ondersteund.

Voor de Oranjeverbinding geldt dat deze evengoed effecten heeft op Natura 2000. Er treden vergelijkbare netwerkeffecten op als bij de Blankenburgverbinding, en daardoor eveneens toename van stikstofdepositie op gevoelige habitattypen. Daarbij komt dat de Oranjeverbinding, anders dan de Blankenburgverbinding, dicht bij het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen ligt en daardoor tevens leidt tot verstoring door geluid.⁵ Bovendien blijkt uit het Plan-MER dat de Oranjeverbinding een minder groot probleemoplossend vermogen heeft dan de Blankenburgverbinding.⁶ En dat terwijl de Oranjeverbinding aanzienlijk meer kost dan de Blankenburgverbinding. Uit de MKBA volgt dat de kosten voor de Oranjeverbinding, anders dan voor de Blankenburgverbinding, niet opwegen tegen de baten.⁷

Binnen het alternatief Blankenburgverbinding zijn in het Plan-MER 3 varianten onderzocht, te weten "Blankenburgverbinding Middendoor", "Blankenburgverbinding Krabbeplass-West" en "Blankenburgverbinding Krabbeplass-Oost". De varianten zijn op onderstaande kaart weergegeven.

⁵ Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Deelrapport E: E-ectenonderzoek (MER) Bijlage C: Natuureffecten, paragraaf 6.3.

⁶ Zie ook de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, par. 3.2.2.

⁷ Zie de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, par. 3.6.



In het Tracébesluit Blankenburgverbinding is de voorkeursvariant Krabbenplas-West vastgelegd. Uit een oogpunt van effecten op Natura 2000 is er tussen de varianten geen verschil. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen voor alle drie de varianten op dusdanig grote afstand, dat de enige mogelijke effecten liggen in toename van stikstofdepositie door netwerkeffecten op aanliggende wegvakken. Het netwerkeffect is in de drie varianten hetzelfde.⁸

3.2 *Dwingende redenen van groot openbaar belang*

De Blankenburgverbinding is nodig vanuit een oogpunt van menselijke gezondheid en openbare veiligheid. Het verbeteren van de gebiedsveiligheid van het Haven Industrieel Complex (HIC) van Rotterdam is een belangrijke doelstelling voor de Blankenburgverbinding.⁹ Het Haven Industrieel Complex heeft een uitzonderlijk hoge concentratie industriële inrichtingen. In een groot aantal inrichtingen worden gevaarlijke stoffen opgeslagen, bewerkt of vervoerd. De afgelopen jaren is gebleken dat calamiteiten in het HIC-gebied tot de realiteit behoren (Chemie-Pack, Shell). Voor de gebiedsveiligheid is in het planproces, onder meer in de zienswijzen, ook uitdrukkelijk aandacht gevraagd door bewoners van het gebied.¹⁰ De

⁸ Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Hoofdrapport Plan-MER, paragraaf 9.1 (Effectvergelijking).

⁹ Zie de Toelichting op het Tracébesluit Blankenburgverbinding, blz. 135. Zie ook de Nota van Antwoord Blankenburgverbinding, blz. 10 en 141.

¹⁰ Zie de Nota van Antwoord Blankenburgverbinding, blz. 10, 37, 140 en 141.

Blankenburgverbinding draagt eraan bij dat in geval van een calamiteit een goede evacuatie en hulpverlening/rampenbestrijding kan worden gegarandeerd.

Op dit moment is de verkeersstructuur niet robuust. Het HIC-gebied wordt ontsloten door de rijksweg A15. Deze loopt door het HIC-gebied in oostelijke richting naar de ring Rotterdam. De rijksweg A15 is vergeleken met andere drukke wegen in de Randstad incidentgevoelig, met name op bekende drukke plekken als de Botlektunnel en knooppunt Benelux.¹¹ Het wegennet rond Rotterdam heeft structurele capaciteitsproblemen, die in de toekomst alleen maar groter worden. Tussen 2010 en 2030 groeit de verkeersprestatie op het hoofdwegennet in de autonome situatie met ongeveer 35 tot 40% waardoor, als er niets gebeurt, het hele hoofdwegennet rondom Rotterdam in 2030 zwaar wordt belast.¹²

De Blankenburgverbinding zorgt ervoor dat de verkeersstructuur robuuster wordt. De Blankenburgverbinding biedt een broodnodige tweede verbinding tussen de parallelle routes rijksweg A15 en rijksweg A20, naast de overbelaste Beneluxtunnel. Met de Blankenburgverbinding ontstaat een goed functionerende ladderstructuur.¹³ De ladderstructuur komt niet alleen de bereikbaarheid ten goede¹⁴, maar ook heel concreet de gebiedsveiligheid in het HIC-gebied. Voor bewoners en werknemers van het HIC-gebied is er in geval van een incident of calamiteit een extra evacuatieroute. In het geval van een stremming op de huidige route (bijvoorbeeld in de Botlektunnel of de Beneluxtunnel), is er een alternatieve evacuatieroute beschikbaar. Andersom is er voor de hulpdiensten een alternatieve aanrijdroute beschikbaar. Dat draagt bij aan een goede spoedeisende hulp en rampenbestrijding. Op deze manier zorgt de Blankenburgverbinding voor de gewenste verbetering van de gebiedsveiligheid.

3.3 *Compenserende maatregelen*

Compensatieopgave

Uit de Passende Beoordeling (stikstofdepositie) volgt dat voor 5 habitattypen, verspreid over 3 Natura 2000-gebieden, significante negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie niet kunnen worden uitgesloten. In de Passende Beoordeling is vastgesteld wat de benodigde compensatie is om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

¹¹ Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Hoofdrapport Plan-MER, blz. 22 (gebaseerd op: Waarde van betrouwbaarheid, Erasmus RHV 2009).

¹² Tracébesluit / MER Blankenburgverbinding, Effectstudie Verkeer, blz. 31.

¹³ Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijk Oeververbinding, blz. 31.

¹⁴ Tracébesluit / MER Blankenburgverbinding, Effectstudie Verkeer, blz. 41.

Om het benodigde oppervlak van de compensatie vast te kunnen stellen, zijn de gevolgen van het projecteffect voor de omvang van het betreffende habitatype (oppervlakte effect) berekend. Hierbij is gebruik gemaakt van beschikbare dosis-effectrelaties uit de wetenschappelijke literatuur.

Uit de berekening blijkt dat de afname van oppervlaktes habitattypen ten gevolge van de Blankenburgverbinding zeer gering is. Het gaat voor een aantal habitattypen om een afname van enkele m² en ten hoogste om een afname van 312 m². De grootste afname, te weten 312 m² H2130B in Duinen Goeree & Kwade Hoek, is slechts 0,017% van de aanwezige 185 ha (1.850.000 m²). In onderstaande tabel is het berekende effect van de Blankenburgverbinding op het oppervlak van de verschillende habitattypen weergegeven.

Gebied	Type	Habitatnaam	Afname oppervlak in 30 jaar (m ²)
Voornes Duin	H2130A	Grijze duinen (kalkrijk)	96
Voornes Duin	H2130C	Grijze duinen (heischraal)	0,2
Duinen Goeree & Kwade Hoek	H2130A	Grijze duinen (kalkrijk)	15
Duinen Goeree & Kwade Hoek	H2130B	Grijze duinen (kalkarm)	312
Duinen Goeree & Kwade Hoek	H2130C	Grijze duinen (heischraal)	17
Duinen Goeree & Kwade Hoek	H2190C	Vochtige duinvalleien (ontkalkt)	10
Solleveld & Kapittelduinen	H2130A	Grijze duinen kalkrijk	4
Solleveld & Kapittelduinen	H2130B	Grijze duinen (kalkarm)	28
Solleveld & Kapittelduinen	H2150	Duinen met struikheide	1

De compensatieopgave is gesteld op twee keer het berekende oppervlak afname van habitattypen waarvoor significante gevolgen niet uitgesloten konden worden. Deze opslag is bedoeld om eventuele onzekerheden in de kwaliteit en ontwikkelingssnelheid van de compensatielocaties weg te nemen. Daarmee wordt zeker gesteld dat de compensatieomvang voldoende is. Doordat de afname van oppervlaktes habitattypen ten gevolge van de Blankenburgverbinding zeer gering is, is ook de compensatieopgave zeer gering. De totale compensatieopgave is weergegeven in onderstaande tabel.

Type	Habitatnaam	Compensatieopgave in m ²
H2130A	Grijze duinen (kalkrijk)	230
H2130B	Grijze duinen (kalkarm)	680
H2130C	Grijze duinen (heischraal)	34,4
H2150	Duinen met struikheide	2
H2190C	Vochtige duinvalleien (ontkalkt)	21

In lijn met de Natura 2000-profielendocumenten, is het minimum te compenseren oppervlak voor de 5 habitattypen gesteld op 100m². Kleinere locaties zijn te kwetsbaar om duurzaam in stand te houden. In onderstaande tabel is de compensatie weergegeven waarin zal worden voorzien.

Type	Habitatnaam	Compensatie-opgave in m ²
H2130A	Grijze duinen (kalkrijk)	230
H2130B	Grijze duinen (kalkarm)	680
H2130C	Grijze duinen (heischraal)	100
H2150	Duinen met struikheide	100
H2190C	Vochtige duinvalleien (ontkalkt)	100

Gezien het beperkte oppervlakte is de compensatieopgave gebundeld. Per habitatype vindt compensatie plaats op één compensatielocatie. Het is namelijk ecologisch minder waardevol en effectief om een aantal losse snippers van de habitattypen te compenseren dan een groter geheel. Kleine oppervlaktes worden sterker beïnvloed door randeffecten en kunnen ook kleinere en daardoor minder stabiele populaties van de verschillende planten en diersoorten herbergen.

In het Compensatieplan (stikstofdepositie) is de compensatie concreet uitgewerkt. De compensatie voor de habitattypen H2130B grijze duinen (kalkarm) en H2150 duinen met struikheide vindt plaats in het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen. De compensatie voor de habitattypen H2130A grijze duinen (kalkrijk), H2130C grijze duinen (heischraal) en H2190C vochtige duinvalleien (ontkalkt) vindt plaats in het Natura 2000-gebied Duinen Goeree & Kwade Hoek.

In het Compensatieplan (stikstofdepositie) zijn de specifieke locaties voor de compensatie binnen de genoemde gebieden aangegeven. Het gaat om locaties die geschikt zijn voor de ontwikkeling van het betreffende habitatype, maar waar nu nog geen kwalificerend habitatype aanwezig is. In het Compensatieplan (stikstofdepositie) is precies omschreven op welke manier de locaties worden ingericht en beheerd om ervoor te zorgen dat de betreffende habitattypen tot ontwikkeling komen. Daarbij is de effectiviteit van de maatregelen onderbouwd. Uit een oogpunt van maximale zekerheid is voorzien in monitoring, zodat het beheer tijdig kan worden bijgesteld wanneer van de ontwikkeling van de habitattypen niet volledig verloopt zoals verwacht.

De uitvoering en het benodigde beheer zijn geborgd door middel van uitvoeringsovereenkomsten met de eigenaar en beheerder van de compensatielocaties.

De compenserende maatregelen herstellen ruimschoots de ecologische functies en structuur van de habitattypen die mogelijk beschadigd worden ten gevolge van de

netwerkeffecten van de Blankenburgverbinding. De compenserende maatregelen zullen in 2018 worden uitgevoerd. De compenserende maatregelen worden dus circa 5 jaar voor aanvang van het gebruik van de Blankenburgverbinding gerealiseerd en dus ruim voordat de mogelijke aantasting begint. Het tempo van ontwikkeling is bovendien hoger dan het tempo van aantasting. Op geen enkel moment zal er daarom sprake zijn van een vermindering van oppervlak of kwaliteit van de betrokken habitattypen. Gelet op de omvang, kwaliteit, locatie en tijdigheid van de compensatie is de conclusie dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

4 Slotopmerking

In artikel 2 van het Tracébesluit Blankenburgverbinding (2017) is vastgelegd dat, afgezien van de toevoeging van de compenserende maatregelen voor Natura 2000, het bepaalde in het Tracébesluit Blankenburgverbinding onverminderd van kracht blijft. Dat geldt ook voor de toedeling van ontwikkelingsruimte die vastgelegd is in de aanhef van het Tracébesluit Blankenburgverbinding. Deze toedeling wordt met het Tracébesluit Blankenburgverbinding niet ingetrokken.

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl
0800 - 8002

Oktober 2017