

**Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein  
(Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein  
wijziging 2017)**

I Besluit



**Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein  
(Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein  
wijziging 2017)**

I Besluit

Vastgesteld op: 2018

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

## Inhoud

I.	Besluit .....	5
Artikel 1	Wijziging maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit .....	5
Artikel 2	Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (2010) .....	5
Artikel 3	Schadevergoeding.....	5
Artikel 4	Opleveringstoets.....	5
Artikel 5	Crisis- en herstelwet.....	5
Artikel 6	Aanduiding.....	5
II.	Beroep.....	6
III.	Toelichting .....	7
1.	Redenen voor wijziging van het eerder vastgestelde Tracébesluit .....	7
1.1	Eerder vastgestelde Tracébesluit; het Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein (2010) ..	7
1.2	Het Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017 .....	7
2.	Beschrijving van wijziging maatregelen luchtkwaliteit .....	8
2.1	Achtergrond van de luchtkwaliteitsmaatregelen in het Tracébesluit A15 Maasvlakte- Vaanplein (2010).....	8
2.2	Aanleiding en omvang aanpassing luchtkwaliteitsschermen .....	9
3.	Beeld volgens de monitoringstool van het Nederlands Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).....	9
3.1	Thomassentunnel .....	9
3.2	Botlektunnel.....	10
4.	Conclusie .....	10
IV.	Procedure.....	11
5.	Ontwerp-Tracébesluit .....	11
6.	Partiële wijziging Bestemmingsplan Maasvlakte 2.....	12
7.	Bepalingen omtrent schade .....	12
8.	Opleveringstoets .....	12
9.	Antwoord op zienswijzen Ontwerp- Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein. ....	13
V.	Bijlagen .....	14

## I. Besluit

Gelet op de Tracéwet stel ik, de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein 2017 vast.

Het Tracébesluit betreft een aantal wijzigingen van het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein, zoals vastgesteld 1 maart 2010, hierna genoemd Tracébesluit Maasvlakte-Vaanplein (2010). De wijzigingen vinden plaats op de A15 van km 36.1 tot km 36.4 (Thomassentunnel), van km 37.5 tot km 37.7 (Thomassentunnel), van km 46.1 tot km 46.4 (Botlektunnel) en van km 46.8 tot km 47.0 (Botlektunnel).

Dit Tracébesluit bestaat uit:

- deze besluittekst en
- vier detailkaarten (bijlage A).

Bij dit Tracébesluit hoort een toelichting en 6 bijlagen (bijlagen B tot en met G) die geen onderdeel uitmaken van dit besluit.

### **Artikel 1 Wijziging maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit**

Tabel 6, behorende bij artikel 10 van het Tracébesluit Maasvlakte-Vaanplein (2010), komt in zijn geheel te vervallen

De beschreven wijziging is weergegeven op de detailkaarten 14, 16, 27 en 28 (Bijlage A) van dit Tracébesluit. De binnen de begrenzing van dit Tracébesluit gelegen delen van deze detailkaarten vervangen de desbetreffende delen van de detailkaarten 14, 16, 27 en 28 van het Tracébesluit Maasvlakte-Vaanplein (2010).

### **Artikel 2 Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (2010)**

Het bepaalde in het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (2010) blijft voor het overige onverminderd van kracht.

### **Artikel 3 Schadevergoeding**

Artikel 15 (schadevergoeding) van het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (2010) is op dit Tracébesluit van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat waar artikel 15 verwijst naar 'artikel 20 d, eerste lid van de Tracéwet' thans moet worden gelezen 'artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet en waar artikel 15 verwijst naar de 'Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' thans moet worden gelezen 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014'.

### **Artikel 4 Opleveringstoets**

1. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zal, conform artikel 23 van de Tracéwet, onderzoek doen naar de luchtkwaliteit.
2. Indien uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een overschrijding van normen die gelden voor het in het eerste lid genoemde milieuaspect, wordt via daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes, zo nodig planmatig, in maatregelen voorzien.
3. Het onderzoek zal aanvangen 1 jaar na vaststelling van het "Tracébesluit Maasvlakte – Vaanplein 2017" en uiterlijk binnen 1 jaar worden afgerond.

### **Artikel 5 Crisis- en herstelwet**

Op dit Tracébesluit is hoofdstuk 1, afdeling 2, de Crisis- en herstelwet van toepassing.

### **Artikel 6 Aanduiding**

Dit Tracébesluit wordt aangeduid als "Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017".

## II. Beroep

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zendt het Tracébesluit toe aan de betrokken bestuursorganen.

Het Tracébesluit ligt gedurende zes weken ter inzage bij:

- het gemeentehuis van de gemeente Rotterdam (Coolingsingel 40 te Rotterdam);
- het kantoor van Rijkswaterstaat dienst West-Nederland Zuid (locatie Boompjes 200 te Rotterdam)

De stukken zijn digitaal te vinden op [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

Gedurende zes weken na de dag van de terinzagelegging van het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017), kunnen belanghebbenden die over het Ontwerp-Tracébesluit een zienswijze naar voren hebben gebracht, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit naar voren hebben gebracht, beroep instellen tegen Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017) bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in enige en hoogste instantie over de ingestelde beroepen.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA Den Haag, o.v.v. 'Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017)'. Het beroepschrift dient ten minste het volgende te bevatten:

- A. naam en adres van de indiener;
- B. de dagtekening;
- C. vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- D. een opgave van de redenen waarom men zich met het besluit niet kan verenigen;
- E. de handtekening van de indiener.

Zo mogelijk dient bij het beroepschrift tevens een fotokopie te worden gevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

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.

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het verzoek dient ten minste het volgende te bevatten:

- A. naam en adres van de indiener;
- B. de dagtekening;
- C. vermelding van het beroepschrift waarbij het verzoek hoort;
- D. de gronden van het verzoek (motivering);
- E. de handtekening van de indiener.

Bij het verzoek dient voorts een fotokopie van het beroepschrift te worden overlegd.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener zorg te dragen voor een vertaling.

Voor het indienen van een beroep en/of verzoek om een voorlopige voorziening is griffierecht verschuldigd.

### III. Toelichting

#### 1. Redenen voor wijziging van het eerder vastgestelde Tracébesluit

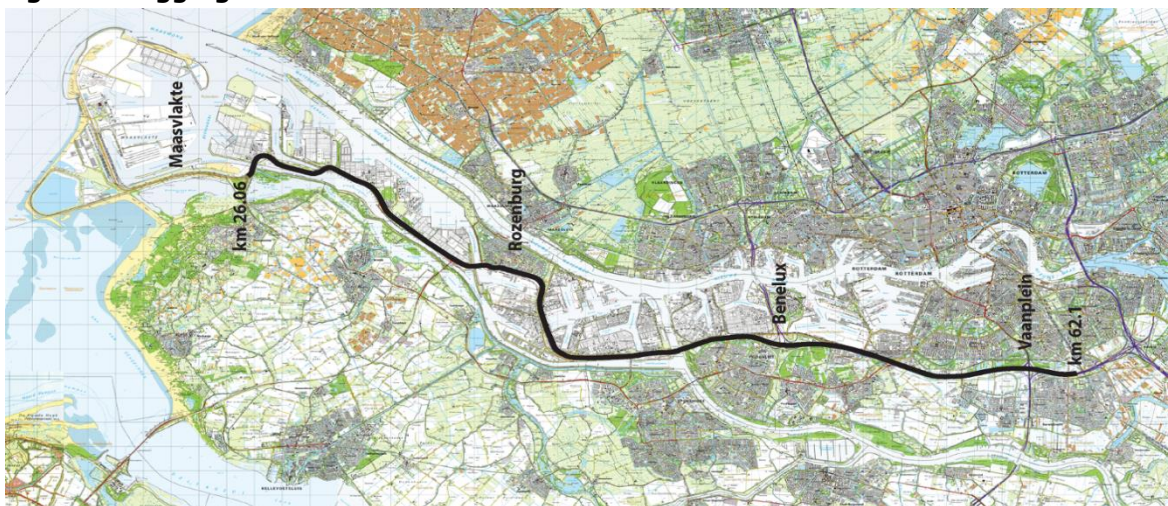
##### 1.1 Eerder vastgestelde Tracébesluit; het Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein (2010)

Het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein heeft betrekking op het tracégedeelte van de A15 vanaf het Stenen Baakplein, gemeente Rotterdam (A15 km 26,060) tot en met het Vaanplein, gemeente Barendrecht (A15 km 62,100); het voorziet in de volgende aanpassingen van de rijksweg 15:

- ombouw naar een autosnelweg tussen het Stenen Baakplein en de aansluiting Rozenburg;
- uitbreiding van de capaciteit van 2x2 naar 2x3 rijstroken tussen de aansluiting N57 en de aansluiting Spijkenisse, waarvan tussen de aansluiting Rozenburg en de aansluiting Welplaatweg de derde rijstrook in de vorm van een plusstrook<sup>1</sup>;
- realisatie van een nieuwe Botlekbrug met grotere capaciteit, alsmede de verlegging van de Botlekspoorlijn over deze brug;
- uitbreiding van 2x3 naar 2x3 + 2x2 rijstroken tussen de aansluiting Spijkenisse en het Vaanplein.

De ligging van het tracé van de A15 wordt volgens het Tracébesluit uit 2010 aangepast en loopt vanaf het Stenen Baakplein in de gemeente Rotterdam (A15, km 26,060) in het westen tot en met het knooppunt Vaanplein in de gemeente Barendrecht (A15, km 62,100) in het oosten.

**Figuur 1: Ligging tracé**



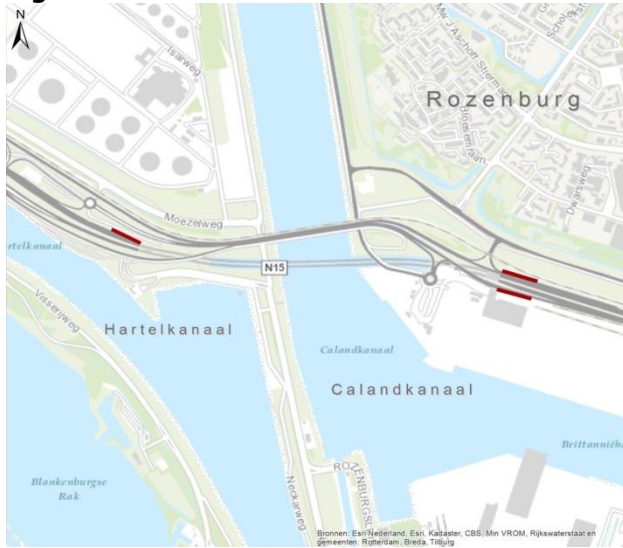
##### 1.2 Het Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017

In het voorliggende Tracébesluit wordt in principe de term Tracébesluit gebruikt, tenzij specifiek de stap Ontwerp-Tracébesluit in de besluitvormingsprocedure conform de Tracéwet wordt bedoeld. De aanleiding voor dit Tracébesluit is een aantal gewenste correcties van de luchtkwaliteitsvoorzieningen, die zijn opgenomen in het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (2010).

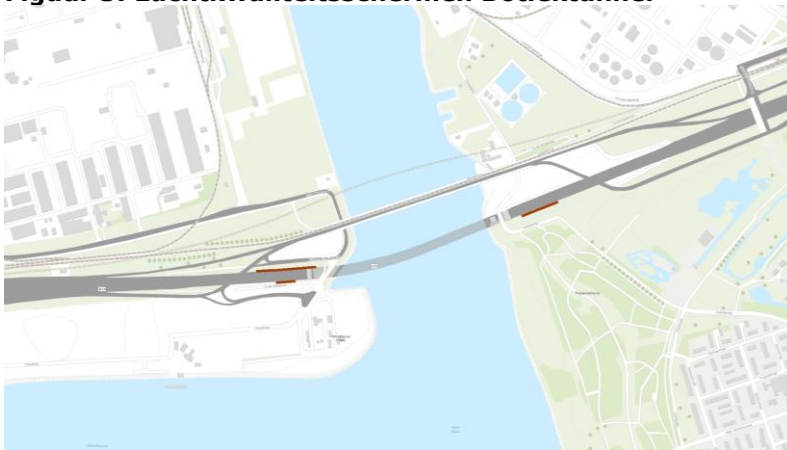
Het gaat om luchtkwaliteitsschermen bij de monden van de Thomassentunnel en de Botlektunnel, die in het Tracébesluit (2010) zijn opgenomen en op de kaarten bij het Tracébesluit (2010) weergegeven in het 'Maatregelvlak Verkeersdoeleinden, zone 'luchtkwaliteitsvoorzieningen'.

<sup>1</sup> Een plusstrook is een extra rijstrook aan de kant van de middenberm, die in drukke perioden kan worden gebruikt.

**Figuur 2: Luchtkwaliteitsschermen Thomassentunnel**



**Figuur 3: Luchtkwaliteitsschermen Botlektunnel**



Uit het rapport Luchtonderzoek Maasvlakte 2, Effectprognose 2015 en de Monitoringstool NSL blijkt dat er geen noodzaak bestaat voor het realiseren van de in het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (2010) opgenomen luchtschermen, omdat ter plaatse van de voorgenomen maatregelen reeds aan de grenswaarden wordt voldaan.

## **2. Beschrijving van wijziging maatregelen luchtkwaliteit**

### *2.1 Achtergrond van de luchtkwaliteitsmaatregelen in het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (2010)*

Met het oog op de aanleg van Maasvlakte 2 hebben de toenmalige ministers van Verkeer & Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening & Milieu, de Gemeente Rotterdam, de Havenmeester van Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam NV in mei 2008 een Overeenkomst luchtkwaliteit afgesloten (bijlage A), hierna te noemen: de Overeenkomst. Partijen hebben in deze Overeenkomst overeenstemming bereikt over een pakket maatregelen waarmee een verdere verslechtering van de luchtkwaliteit, voor zover dit het gevolg is van het gebruik van Maasvlakte 2, wordt voorkomen in gebieden waar de grenswaarden worden overschreden. Ook is in deze Overeenkomst de te gebruiken berekeningsmethodiek voor de luchtkwaliteit overeen gekomen. Een deel van de in de overeenkomst omschreven maatregelpakketten is vastgelegd in het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein(2010). Het betreft 'pakket A', dat voorziet in de plaatsing van luchtkwaliteitsschermen bij tunnelmonden op de A4 en de A15.



De Overeenkomst is in maart 2012 aangepast in verband met een gewijzigde maatregel voor het vrachtverkeer dat heeft geresulteerd in een nieuw verkeersbesluit. In oktober 2013 is de Overeenkomst opnieuw aangepast, omdat de snelheidsbeperking voor de binnenvaart op de Oude Maas op grond van nieuwe gegevens kon vervallen en omdat de inwerkingtreding van een aantal andere maatregelen (verkeersbesluit wegvrachtverkeer en snelheidsbeperking binnenvaart) kon worden uitgesteld als gevolg van een latere ingebruikname van Maasvlakte 2.

### *2.2 Aanleiding en omvang aanpassing luchtkwaliteitsschermen*

Recentelijk is de Overeenkomst opnieuw aangepast, omdat uit de effectprognose 2015 is gebleken dat in 2020 geen overschrijdingen van grenswaarden voor de luchtkwaliteit meer optreden ter hoogte van de monden van de Thomassentunnel en de Botlektunnel (beide A15) en de Beneluxtunnel (A4). Hiermee bestaat er geen noodzaak voor het realiseren van de in de Overeenkomst opgenomen luchtschermen. De Overeenkomst en de 3 addenda zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Ook is het rapport Luchtonderzoek Maasvlakte 2, Effectprognose 2015 als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Met het voorliggende Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein wijziging 2017 wordt Tabel 6, opgenomen in artikel 10 van het in 2010 vastgestelde Tracébesluit aangepast aan de actuele effectprognose en de gewijzigde Overeenkomst.

Tevens is op de detailkaarten 14, 16, 27 en 28 behorende bij dit Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein wijziging 2017 aangegeven dat de op deze kaarten met de kleur groen gemarkeerde Maatregelvlakken Verkeersdoeleinden, zone Luchtkwaliteitsvoorzieningen komen te vervallen (bijlage A).

## **3. Beeld volgens de monitoringstool van het Nederlands Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)**

Zoals eerder in deze toelichting vermeld maken de luchtschermen deel uit van een groter geheel aan maatregelen in het kader van de aanleg van de Maasvlakte 2. Het rapport luchtonderzoek Maasvlakte 2 waarop de wijzigingen in dit Tracébesluit primair op gebaseerd zijn bestrijkt dan ook een veel groter gebied dan tunnelmonden in dit Tracébesluit.

Ook uit de Monitoringstool 2016 van het NSL<sup>2</sup> volgt dat ter plaatse van de voorgenomen maatregelen geen overschrijdingen optreden. Daarbij is gekeken naar de concentraties op toetspunten in de zichtjaren 2015 en 2020. In de Monitoringstool zijn de (voorgenomen) luchtmaatregelen niet opgenomen. In beeld zijn gebracht zijn de ligging van de toetspunten en de concentraties van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. De uitkomsten van de monitoringstool zijn opgenomen in bijlage G van deze toelichting. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gebruikt;

- NSL Monitoringstool 2016
- Verkeerscijfers 2015 uit Inweva
- Verkeerscijfers 2020 korte termijn prognose is Inweva + KIM groeipercentage
- In de NSL Monitoringstool zijn de luchtschermen in het kader van Maasvlakte 2 niet opgenomen.

### *3.1 Thomassentunnel*

In zowel 2015 als 2020 treden geen overschrijdingen van de grenswaarden NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> op aan weerszijden van de tunnelmonden en de aansluitende wegvakken<sup>3</sup>. Hieruit valt te concluderen dat er geen overschrijdingen van de grenswaarden optreden in het eerste jaar na realisatie van de A15 (2016) en in het jaar waarin de luchtschermen – oorspronkelijk - gerealiseerd zouden worden (2017). De luchtschermen zijn derhalve niet noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de grenswaarden.

---

<sup>2</sup> De NSL monitoringstool is te vinden op <https://www.nsl-monitoring.nl/>

<sup>3</sup> De uitkomsten van de monitoringstool zijn opgenomen in bijlage G van deze toelichting

### 3.2 Botlektunnel

In zowel 2015 als 2020 treden geen overschrijdingen van de grenswaarden NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> op aan weerszijden van de tunnelmonden en de aansluitende wegvakken<sup>4</sup>. Hieruit valt te concluderen dat er geen overschrijdingen van de grenswaarden optreden in het eerste jaar na realisatie van de A15 (2016) en in het jaar waarin de luchtschermen gerealiseerd zouden worden (2017). De luchtschermen zijn derhalve niet noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de grenswaarden.

## 4. Conclusie

In het kader van dit tracébesluit zijn de effecten van het project op de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt aan de hand van het rapport Luchtonderzoek Maasvlakte 2, Effectprognose 2015 en de Monitoringstool 2016. Uit de effectbeoordelingen blijkt dat als gevolg van het project, de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Daarmee kan het Tracébesluit gerealiseerd worden met de grondslag als genoemd in artikel 5.16, eerste lid, onder a, Wm.

---

<sup>4</sup> De uitkomsten van de monitoringstool zijn opgenomen in bijlage G van deze toelichting

## IV. Procedure

### 5. Ontwerp-Tracébesluit

Gedurende de periode van 22 september tot en met 2 november 2017 heeft het Ontwerp-Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017) ter inzage gelegen. Gedurende zes weken konden zienswijzen worden ingediend op de inhoud van het Ontwerp-Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017). Tijdens de inspraaktermijn zijn in totaal 2 unieke zienswijzen ingediend. De ontvangen zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven om in het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017) aanpassingen op te nemen.

De zienswijzen en antwoorden op de ingediende zienswijzen zijn opgenomen onder punt 9 van dit hoofdstuk Antwoord op zienswijzen Ontwerp- Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein. De zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing ten opzichte van het ontwerp.

#### **Tracébesluit**

Mede op basis van de binnengekomen inspraakreacties heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het Tracébesluit vastgesteld.

Het Tracébesluit wordt toegezonden aan de betrokken overheden. De locaties van de terinzagelegging en de beroepstermijn worden bekend gemaakt bij het vastgestelde "Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein wijziging 2017"

Belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit zienswijzen hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, hebben de mogelijkheid om binnen zes weken vanaf de dag na die waarop het Tracébesluit ter inzage is gelegd beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Bij het vastgestelde "Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein wijziging 2017" zal worden vermeld waar het beroepschrift moet worden ingediend en welke onderdelen het beroepschrift moet bevatten.

Hieronder zijn de diverse beslismomenten samengevat.

Activiteit
Toezening Ontwerp-Tracébesluit aan betrokken bestuursorganen
Bekendmaking en terinzagelegging Ontwerp-Tracébesluit
Inspraak (voor een ieder gedurende zes weken)
Vaststellen Tracébesluit door de minister
Toezening Tracébesluit aan betrokken bestuursorganen
Bekendmaking en terinzagelegging Tracébesluit
Beroepsmogelijkheid belanghebbenden bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

#### **Betekenis Crisis- en herstelwet**

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.

De Crisis- en herstelwet brengt verder met zich mee dat decentrale overheden tegen het Tracébesluit geen beroep kunnen instellen en dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen zes maanden, na afloop van de beroepstermijn, uitspraak moet doen over eventueel tegen het Tracébesluit ingediende beroepschriften.

## **6. Partiële wijziging Bestemmingsplan Maasvlakte 2**

Het Tracébesluit voorziet in een wijziging van het maatregelenpakket A als opgenomen in de oorspronkelijke Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (bijlage B). De Overeenkomst is ook overeenkomstig aangepast doormiddel van het Derde addendum Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (bijlage E) Daarnaast dient ook het bestemmingsplan Maasvlakte 2 van de gemeente Rotterdam partieel te worden herzien. Gezien de samenhang met het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein wijziging 2017 wordt ernaar gestreefd dat om deze procedures zoveel mogelijk parallel te laten verlopen.

## **7. Bepalingen omtrent schade**

Op het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein wijziging 2017 is artikel 15 (schadevergoeding) van het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (2010) van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat waar artikel 15 verwijst naar 'artikel 20 d, eerste lid van de Tracéwet' nu moet worden gelezen 'artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet en waar artikel 15 verwijst naar de 'Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' nu moet worden gelezen 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014'.

Indien een belanghebbende ten gevolge van dit Tracébesluit schade lijdt of zal lijden, kent de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet, op zijn aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Op de indiening en afhandeling van aanvragen tot vergoeding van schade op grond van artikel 22, eerste lid, van de Tracéwet is procedureel gezien de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing. Voor de materiële beoordeling van de aanvraag tot vergoeding van schade dienen de maatstaven van het planschaderecht conform afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening te worden toegepast.

## **8. Opleveringstoets**

Naar de gevolgen van dit Tracébesluit vindt, gelet op artikel 23 van de Tracéwet, onderzoek plaats met betrekking tot het milieuaspect 'luchtkwaliteit'.

Een jaar na vaststelling van het "Tracébesluit A15 Maasvlakte - Vaanplein wijziging 2017" onderzoekt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de gevolgen van het niet realiseren van de luchtschermen voor de luchtkwaliteit. Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van reeds voorhanden zijnde gegevens, zoals monitoringsgegevens in het kader van het NSL en de vijfjaarlijkse effectprognoses als bedoeld in artikel 9 lid 1 van de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2. Gelijk met de eerstvolgende halfjaarlijkse voortgangsrapportage voor alle lopende projecten worden de onderzoeksresultaten van de opleveringstoets aan de Tweede Kamer gecommuniceerd.

## **9. Antwoord op zienswijzen Ontwerp- Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein.**

Op het Ontwerp-Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017) zijn twee zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn hierna opgenomen. De zienswijzen hebben niet geleid tot een wijziging van het Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017) ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein (Tracébesluit A15 Maasvlakte – Vaanplein wijziging 2017)

### Zienswijze 1

*Inspreker vraagt zich af of het mogelijk is, als de schermen indien wel geplaatst worden (ze staan immers in de begroting van het project neemt hij aan), de maximumsnelheid op de A15 verhoogd kan worden. Zeker in de avonduren zou bijvoorbeeld 120 km/h op delen van de A15 mogelijk moeten zijn. Verder stelt hij de vraag of een verhoging van de maximumsnelheid onderzocht is?*

### Antwoord op zienswijze 1

Er zijn verschillende factoren die bepalend zijn voor de maximumsnelheid op een snelweg, waaronder de wettelijke milieueisen (voor luchtkwaliteit en geluid) en verkeersveiligheid. Bij het Tracébesluit in 2010 is bepaald dat de maximumsnelheid op de A15 tussen Maasvlakte en de aansluiting op de N57 100 km/uur zal zijn. De reden hiervoor is dat het wegontwerp in verband met verkeersveiligheidseisen geen hogere maximumsnelheid toestaat. Er is hier sprake van een zodanig complexe verkeerssituatie met op- en afritten, bogen en weefvakken dat 100 km/uur de maximumsnelheid zal blijven.

### Zienswijze 2

*Inspreker merkt op dat de luchtschermen wel degelijk nodig zijn, als je nu de tunnel ingaat en vergeet de ventilatie dicht te zetten verga je van de stank van met name vrachtauto's het vrachtverkeer zal alleen maar toenemen en vooral de toename van onze oosterburen die het niet zo nauw nemen met het onderhoud aan de vrachtauto's Ook de olie stank van Vopak wat vooral s 'nachts in de tunnel terecht komt is zeer kwalijk.*

### Antwoord op zienswijze 2

Luchtschermen worden geplaatst om de negatieve effecten van een weg op de directe omgeving van deze weg tegen te gaan en hebben dus niet als doel om de luchtkwaliteit in de tunnel te verbeteren.

Uit metingen en prognoses blijkt dat er in de omgeving van de Thomassentunnel geen sprake is van een overschrijding van de wettelijk geldende milieunormen. Dit is de reden waarom de schermen niet meer geplaatst worden.

## V. Bijlagen

- A Tracébesluit kaarten met de te vervallen luchtkwaliteitsschermen (deze maken onderdeel uit van het Tracébesluit)
- B Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2
- C Addendum Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2
- D Tweede addendum Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2
- E Derde addendum Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 (met betrekking tot vervallen luchtkwaliteitsschermen )
- F het rapport Luchtonderzoek Maasvlakte 2, Effectprognose 2015
- G De toets punten en de concentraties van NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> uit de NSL monitoringstool voor de Thomassentunnel (westelijke - en oostelijke tunnelmond) en de Botlektunnel (westelijke – en oostelijke tunnelmond) in zichtjaar 2015 en 2020