

Samenvatting MER Aanpassing Marathonweg

Achtergrond

De Marathonweg in Vlaardingen vormt de verbinding tussen de A20, afslag 8 Vlaardingen West, en de zuidkant van Vlaardingen (industriegebied Rivierzone) met een aansluiting op de A4 bij knooppunt Vijfsluizen. Het is een van de belangrijkste noord-zuid verbindingen in Vlaardingen. De Marathonweg kent in de huidige situatie 2 maal 1 rijstrook (een klein deel 2 maal 2) en gelijkvloerse kruisingen.

Het gemeentebestuur van de gemeente Vlaardingen heeft ervoor gekozen om het industriegebied langs de Nieuwe Maas (Rivierzone) te herstructureren. Dat betekent dat oude bedrijventerreinen worden opgeknapt, gevoelige bedrijven worden verplaatst naar voor hen betere locaties en nieuwe bedrijven worden aangetrokken. Tevens worden nieuwe bedrijventerreinen aangelegd. Dat alles betekent dat er meer verkeer van en naar de Rivierzone zal gaan dat (deels) gebruik maakt van de Marathonweg. De consequenties zijn stagnerend verkeer, het ontstaan van sluipverkeer, mogelijk een afname van verkeersveiligheid en een verslechtering van de leefomgeving.

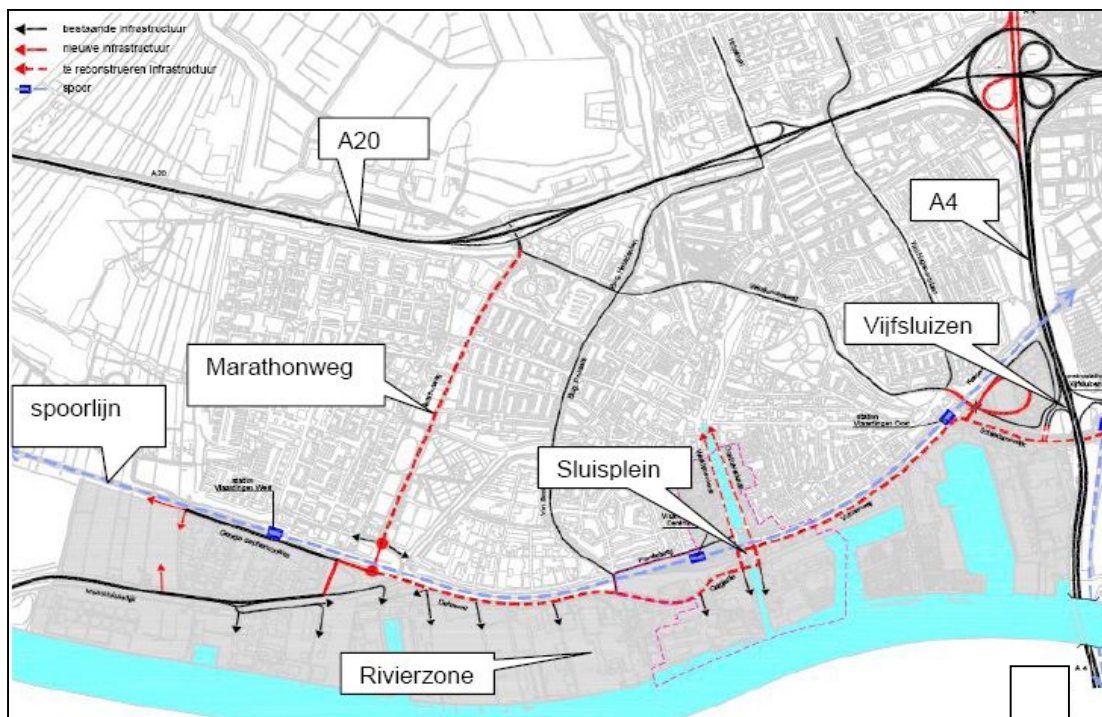
Eerdere verkeersstudies hebben uitgewezen dat de Marathonweg in zijn huidige vorm de toename van het verkeer niet aan kan. De gemeente Vlaardingen wil daarom de Marathonweg aanpassen.

De aanpassing van de Marathonweg heeft tot doel:

het verbeteren van de verkeersafwikkeling tussen de A20 en de Rivierzone aan de zuidkant van de gemeente Vlaardingen (industriegebied ten noorden van de Maas);

Daarnaast zijn er twee belangrijke randvoorwaarden geformuleerd:

- De aanpassing mag niet leiden tot een verslechtering van de leefomgevingskwaliteit (en deze indien mogelijk zelfs verbeteren);
- Het creëren van een stedenbouwkundige samenhang in Vlaardingen door de huidige barrière van de Marathonweg te verminderen.



Een haalbaarheidsstudie¹ heeft ertoe geleid dat enkele alternatieven in een vroeg stadium zijn afgefallen:

- Alternatief verhoogde ligging (viaduct)
- Alternatief (geboorde) tunnel
- Alternatief "Buitenom"

Daarnaast zijn er 2 grote infrastructurele projecten van belang voor het bepalen van de nut en noodzaak van de aanpassing van de Marathonweg:

1) Het doortrekken van de A4 ten oosten van Vlaardingen

Omdat de minister een standpunt heeft ingenomen m.b.t. het doortrekken van de A4, heeft de gemeente Vlaardingen dit project in haar verkeersmodel meegenomen. Dit betekent dat het doortrekken van de A4 voor 2020 als autonome ontwikkeling is meegenomen. Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor het effect van het niet-doortrekken van de A4 op het verkeer op de Marathonweg.

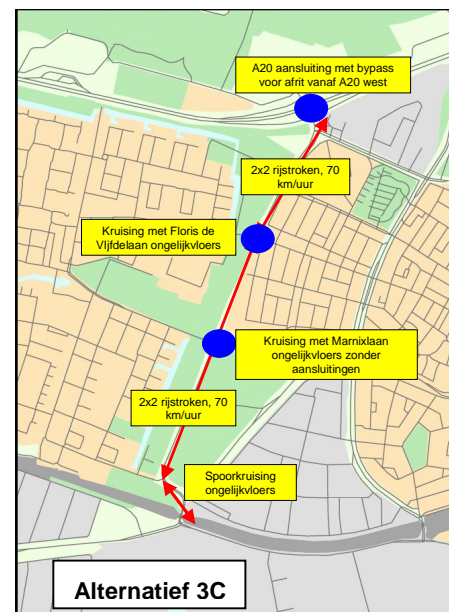
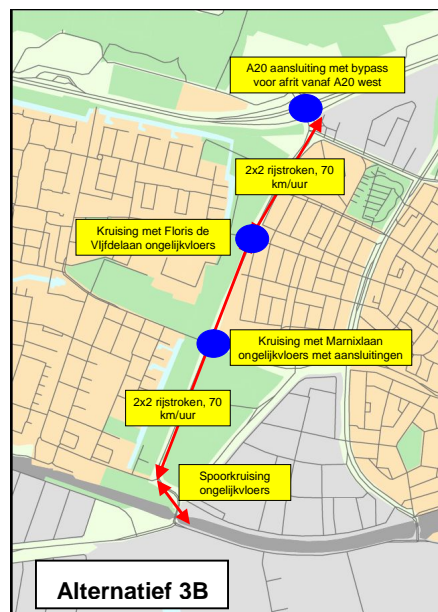
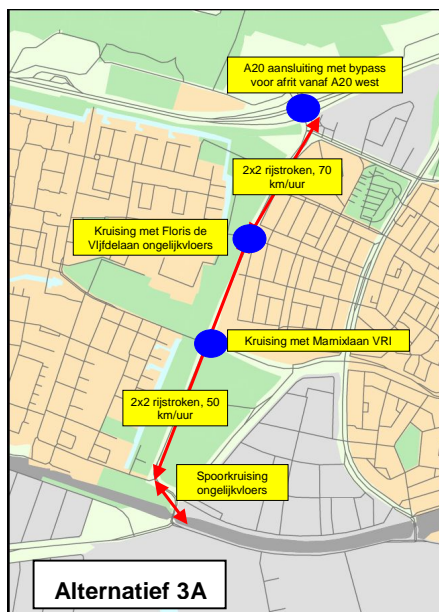
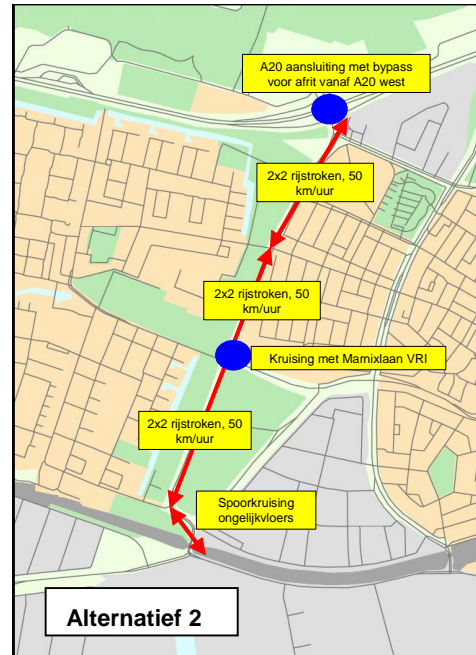
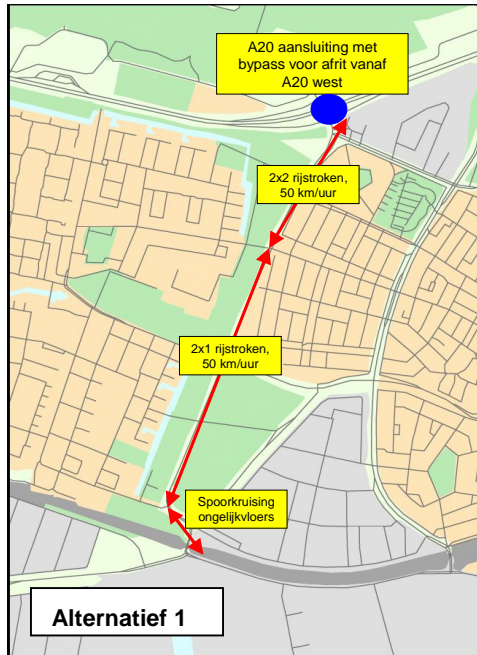
2) Het realiseren van een tunnel ten westen van Vlaardingen (Oranjetunnel of Blankenburgtunnel)

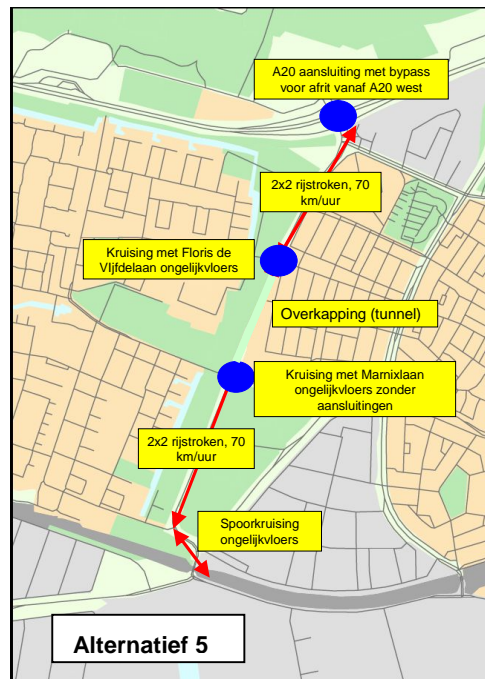
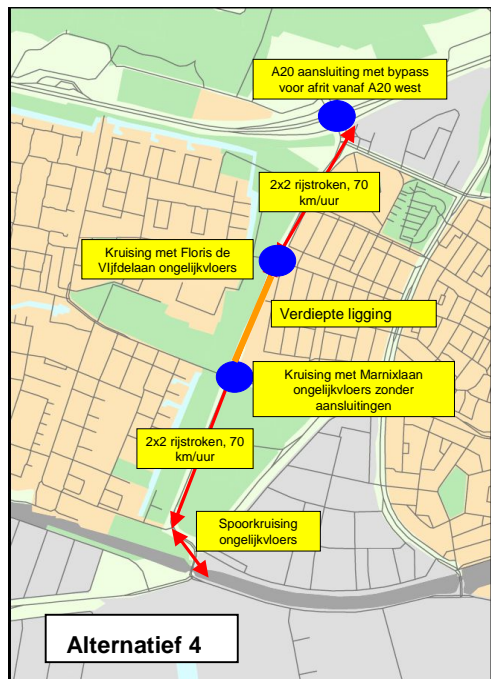
Er zijn plannen over het realiseren van een nieuwe verbinding om de Beneluxtunnel te ontlasten en de haven van Rotterdam beter bereikbaar te maken. Omdat deze plannen nog onvoldoende concreet zijn, zijn zij niet meegenomen in de verkeersmodellen. Wel is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor het effect van de Blankenburgtunnel op het verkeer op de Marathonweg. Deze is opgenomen als bijlage bij het MER. De conclusie is dat aanleg van de Blankenburgtunnel de verkeersintensiteit op de Marathonweg slechts marginaal beïnvloedt: afname van 2 tot 8%.

¹ 'Van start tot finish, trechteringsrapport uitvoeringsvarianten reconstructie Marathonweg', gemeente Vlaardingen, 20 januari 2006

De alternatieven

In het MER is een keur aan alternatieven onderzocht: van relatief beperkte aanpassingen om de doorstroming te bevorderen, tot aan een alternatief met 2 maal 2 rijstroken en deels een tunnel. In de afbeeldingen hieronder zijn de alternatieven en de belangrijkste kenmerken weergegeven. Het ongelijkvloers uitvoeren van de spoorkruising maakt onderdeel uit van alle alternatieven.





Geen voorkeursalternatief

Het voormalig college van Burgemeester en Wethouders (tot de verkiezingen van maart 2010) heeft besloten dat het te vroeg is om nu al een voorkeur uit te spreken voor één van de alternatieven. Omwille van een zorgvuldige besluitvorming en mogelijkheden tot participatie en het verkrijgen van draagvlak neemt het college de inspraakreacties op het MER en het advies van de commissie m.e.r. mee in haar besluit over een voorkeursalternatief.

De toetsing

in het MER zijn de alternatieven op verschillende thema's en aspecten onderzocht, waaronder milieuaspecten die deels de leefbaarheid bepalen. Deze aspecten en de wijze waarop wordt de alternatieven worden beoordeeld zijn vastgelegd in de door de gemeenteraad van Vlaardingen d.d. vastgestelde richtlijnen.

De effecten worden onderzocht en vervolgens met behulp van deskundigen en experts op een deels kwalitatieve, deels kwantitatieve wijze in het MER beschreven. Vervolgens worden de effecten van de alternatieven beoordeeld. Voor de beoordeling van de effecten van de voorgenomen activiteiten en de alternatieven wordt gebruik gemaakt een plus/min-waardering via een 5-puntsschaal van – (negatief effect) tot + (positief effect). Om de alternatieven te kunnen beoordelen en vergelijken wordt het nulalternatief (dat is de situatie als de plannen geen doorgang vinden) als referentiesituatie gebruikt. De effecten van het nulalternatief zijn per definitie neutraal: de effecten van de voorgenomen activiteit en de varianten worden hieraan gerelateerd. Het thema verkeer en vervoer wordt tevens gebruikt om doelbereik te toetsen.

--	Negatief effect
-	Beperkt negatief effect
0	Geen relevant effect
+	Beperkt positief effect
++	Positief effect

De resultaten

Verkeer en Vervoer	Toetsingscriterium	Alt1	Alt2	Alt3A	Alt3B	Alt3C	Alt4	Alt5
Mobiliteit	Intensiteiten op de Marathonweg	+	0	++	++	+	+	+
	Intensiteiten op overige wegen	+	--	+	+	-	-	-
	Reistijden	+	+	++	++	++	++	++
	Doorstroming op de Marathonweg	--	++	0	0	+	+	+
Verkeersveiligheid	Barrièrewerking / Oversteekbaarheid	0	0	-	-	-	--	+
	Positie van langzaam verkeer	0	0	-	-	-	--	--
	Vormgevingseisen duurzaam-veilig	+	+	+	+	+	+	+

Samengevat Effecten Verkeer en Vervoer

Verkeerskundig gezien lijken alternatief 3A en 3B het meest de doelstellingen te behalen. Bij 3 C is het wegvallen van de verbinding met de Marnixlaan een aandachtspunt. Hierdoor ontstaat sluipverkeer. Doordat in alternatief 3 C, 4 en 5 sluipverkeer door de Westwijk ontstaat een licht negatieve beoordeling op het criterium intensiteiten op overige wegen. De intensiteiten op de Beethovensingel en Burg. Pruisingsingel nemen wel af, hetzij in mindere mate dan bij alternatief 3A en 3B. Alternatief 4 en 5 bieden zeker kansen, maar de inrichting van de ruimte en de positie van het langzaam verkeer verdienen wel aandacht in de nadere uitwerking. Met alternatief 1 en 2 worden de doelstellingen m.b.t. de doorstroming op de Marathonweg, het ontlasten van overige wegen en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Rivierzone niet of niet helemaal gehaald.

Woon- leefmilieu	en	Toetsingscriterium	Alt1	Alt2	Alt3A	Alt3B	Alt3C	Alt4	Alt5
Geluid		Aantal geluidsbelaste woningen Marathonweg	+	+	+	+	+	+	++
Lucht		Maximale concentratie NO ₂ en PM ₁₀	-	-	-	-	-	-	--
		Maximale planbijdragen	-	--	--	--	--	--	--
		Verbeteringen op overige wegen	+	0	++	++	++	++	++
		Overschrijdingslengte	0	0	0	0	0	0	-
		Woningen langs overschrijdingsvakken	0	0	0	0	0	0	-

Overige milieuaspecten ¹⁾	Toetsingscriterium	Alt1	Alt2	Alt3	Alt4	Alt5
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	0	0	0	0	0
	Groepsrisico	0	-	-	-	--
Bodem en water	Effect op de waterhuishouding; kwantiteit grond- en oppervlaktewater	0	-	--	--	--
	Effect op de grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit	0	0	--	--	--
	Effect op de bodemstructuur	0	-	--	--	--
	Effect op waterkerende functie dijk	0	0	0	0	0
Ecologie	Gevolgen voor de natuurlijke kenmerken en waarden van de PEHS	0	0	0	0	0
	Gevolgen voor beschermde plant- en diersoorten	0	0	--	--	+
	Gevolgen voor algemene ecologische waarden	0	--	--	--	+
	Gevolgen voor ecologische verbindingen en ruimtelijke relaties	0	-	-	-	+
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Effect op landschappelijke elementen	0	0	0	+	+
	Effect op cultuurhistorische structuur van het landschap	0	0	0	0	0
	Effect op archeologische waarden in het gebied	-	-	--	--	--

1) voor deze aspecten is geen onderscheid gemaakt in de varianten binnen alternatief 3

Samengevat Effecten Milieu

Door de toename van verkeer is het onoverkomelijk dat langs de Marathonweg de leefbaarheid onder druk komt te staan. Ten opzichte van de huidige situatie zullen geluidsniveaus toenemen en zal de luchtkwaliteit verslechteren. In de autonome ontwikkeling, waarbij het verkeer ook toeneemt maar de Marathonweg blijft zoals hij nu is, zal de leefbaarheid sterker verslechteren dan in de situatie waarbij de Marathonweg *we* wordt aangepast. Door de Marathonweg als belangrijkste noord-zuid verbinding in te richten, worden overige wegen ontlast. Per saldo zal de leefbaarheid in Vlaardingen daardoor mogelijk verbeteren (voor lucht en geluid is dit zeker het geval). Zo nemen de intensiteiten op de Burg. Pruisingsel en de Beethovensingel af, waardoor de luchtkwaliteit langs deze wegen verbeterd t.o.v. de autonome ontwikkeling. De effecten op de bodemstructuur en complicaties van een hoge grondwaterstand bij alternatief 3, 4 en 5 verdienen nader onderzoek. Zonder maatregelen scoren deze alternatieven licht negatief.

Door de verbreding van de Marathonweg zouden door de benodigde ruimte groenstroken, waterpartijen en bomenrijen mogelijk verdwijnen. Door bij de herinrichting, vooral bij alternatief 4 en 5 te werken aan een hoogwaardige, groene inrichting, bieden deze alternatieven kansen. Bij alternatief 1 kunnen mogelijk bestaande groenstructuren behouden blijven, waardoor het alternatief neutraal scoort op ecologische en landschappelijke aspecten.

Ruimtelijke ordening en economische aspecten	Toetsingscriterium	Alt1	Alt2	Alt3	Alt4	Alt5
Bereikbaarheid en economische effecten	Bereikbaarheid van de Rivierzone en centrum Vlaardingen en economische mogelijkheden	0	+	++	++	++
Ruimtelijke kwaliteit	Effect op beleving van de omgeving en de openbare ruimtes.	0	-	-	0	+
	Effect op samenhang van functies in de omgeving	-	-	-	-	+
	Effect op de barrièrewerking van de weg	-	0	0	0	+
	Effect op flexibiliteit van de weg in zijn omgeving	0	+	+	-	+

Samengevat effecten Economisch en Ruimtelijk

Vanuit economisch perspectief is alternatief 5 het beste. Ook alternatieven 3 en 4 bieden goede mogelijkheden en zullen de doorstroming op de Marathonweg verbeteren en de bereikbaarheid van de Rivierzone vergroten. Alternatief 3, 4 en 5 zijn het meest ingrijpend, maar bieden daardoor ook de grootste kansen voor een hoogwaardige inrichting. Alternatief 1 en 2 leiden niet tot een sterke verbetering van de doorstroming en de bereikbaarheid en zijn vanuit dat oogpunt minder goede alternatieven. Doordat de weg grotendeels blijft zoals hij is, bieden deze alternatieven minder kansen om de openbare ruimte hoogwaardig in te richten.

In het MER zijn de verschillende alternatieven om allerlei aspecten beoordeeld en met elkaar vergeleken. Het MER zal in combinatie met de inspraakreacties, de politieke ontwikkelingen en kostenoverwegingen tot een voorkeursalternatief leiden. Dit voorkeursalternatief zal nader worden uitgewerkt in het kader van de bestemmingsplanprocedure.