

MER Marathonweg

Deelrapport Ruimtelijke Kwaliteit & Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie



Gemeente Vlaardingen
november 2009

MER Marathonweg

Deelrapport Ruimtelijke Kwaliteit & Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie

dossier : C1624
registratienummer :
versie : Concept

Gemeente Vlaardingen
Error! Reference source not found.
november 2009

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	2
2	WETTELIJK KADER EN BELEID	2
2.1	Beleid landschap	2
2.2	Beleid Archeologie en Cultuurhistorie	2
3	BESCHRIJVING STUDIEGEBIED	3
3.1	Ruimtelijke kwaliteit	3
3.2	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	7
4	TOETSINGSKADER EN BEOORDELINGSKADER	11
5	EFFECTBESCHRIJVING	12
5.1	Alternatief 1	12
5.2	Alternatief 2	12
5.3	Alternatief 3	13
5.4	Alternatief 4	14
5.5	Alternatief 5	16
6	MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN	18
7	COLOFON	19

1 INLEIDING

Een reconstructie van de Marathonweg in Vlaardingen is noodzakelijk om in de toekomst de toenemende verkeersstroom te kunnen verwerken. De reconstructie heeft drie belangrijke redenen: de verkeersdruk verminderen, de leefbaarheid rondom de weg (met name luchtkwaliteit) verbeteren en de barrière tussen Westwijk, Indische buurt en het centrum verkleinen.

Dit deelrapport beschrijft de aspecten ruimtelijke kwaliteit en landschap, cultuurhistorie en archeologie.

Ruimtelijke kwaliteit geeft inzicht in effecten die optreden met betrekking tot belevingswaarde (visueel-ruimtelijke effecten), functionele waarde (barrièrewerking, samenhang van functies) en toekomstwaarde (duurzaamheid van de ingreep). Landschap, cultuurhistorie en archeologie geeft inzicht in effecten met betrekking tot landschappelijke en cultuurhistorische patronen en elementen en archeologisch erfgoed.

2 WETTELIJK KADER EN BELEID

2.1 Beleid landschap

Rijks- en provinciaal beleid

De ruimtelijke inrichting is geregeld in de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Deze wet bepaalt de taken van de overheid en de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen.

Gemeentelijk beleid

In de stadsvisie *Vlaardingen koers op 2020* (2000) zijn woonwijk Westwijk en bedrijventerrein Vettenoord aangewezen als herstructureringsopgaven. De gemeente Vlaardingen is voornemens in Vettenoord een mengvorm van wonen en werken te realiseren.

PM overig ruimtelijk beleid (groenplan / bestemmingsplan / structuurvisie)

2.2 Beleid Archeologie en Cultuurhistorie

Rijks- en provinciaal beleid

Het rijks- en provinciaal beleid is gericht op het behoud van archeologische waarden. Hierbij gaat de voorkeur uit naar behoud in de bodem (behoud in situ) door middel van planaanpassing.

De *Monumentenwet van 1988* regelt de bescherming van terreinen met hoge archeologische waarden door middel van de Rijksmonumentenstatus.

Het 'Verdrag van Malta' regelt in hoofdlijnen de omgang met het bodemarchief door het archeologische belang mee te nemen in de besluitvorming rond de ruimtelijke ordening. Binnen de planvorming dient in een zo vroeg mogelijk stadium rekening te worden gehouden met de archeologische waarden.

De Provincie Zuid-Holland heeft de *Cultuurhistorische Hoofdstructuur* (CHS) vastgelegd in kaarten bestaande uit de thema's archeologie, landschap en nederzetting. De kaarten geven geologische kenmerken aan en dienen als toetsingskader.

Terreinen met archeologische waarde zijn afgebeeld op de *Archeologische Monumentenkaart Zuid-Holland* (AMK). Op de *Indicatieve Kaart Archeologische Waarden* (IKAW) staan de AMK-terreinen aangegeven evenals geologische structuren zoals oeverwallen.

Gemeentelijk beleid

Gemeente Vlaardingen heeft een inventarisatie gemaakt van alle archeologische belangrijke terreinen in drie categorieën: monument, meldingsgebieden en attentiegebied.

In 1996 is er een *monumentenverordening* opgesteld waarin aandacht is besteed aan terreinen die van archeologisch belang zijn. Op grond van de monumentenverordening is het mogelijk om gemeentelijke archeologische monumenten aan te wijzen, die op grond van hun monumentenstatus bescherming genieten. In 2000 is de *nieuwe monumentenverordening* aangepast waarin het begrip 'archeologisch meldingsgebied' is opgenomen. Deze term heeft betrekking op terreinen die 'hoge archeologische waarden' bevatten en zodoende mogelijk in aanmerking komen voor de status van gemeentelijk monument.

In 1999 is de *Archeologische Beleidsnota* door de gemeenteraad aangenomen. De hoofddoelen van het archeologische beleid zijn: 1: behoud van het bodemarchief; 2: archeologisch onderzoek dient tot vermeerdering van kennis omtrent de bewoningsgeschiedenis en 3: presentatie is noodzakelijk om resultaten kenbaar te maken aan een groot publiek en het creëren van een draagvlak.

3 BESCHRIJVING STUDIEGEBIED

Het studiegebied wordt aan de hand van twee hoofdthema's beschreven: Ruimtelijke kwaliteit en landschap, cultuurhistorie en archeologie.

Ruimtelijke kwaliteit heeft als doel een goede samenhang te houden en verbeteren tussen de functionele waarde, belevingswaarde en de toekomstwaarde van een gebied. Versterken functies elkaar of zitten ze elkaar in de weg? Wordt het gebied aantrekkelijk voor de weggebruikers en mensen uit de omgeving van de Marathonweg? Wordt het gebied duurzaam en flexibel ingericht?

Landschap, cultuurhistorie en archeologie omschrijven de ontstaanswijze en de opbouw van het landschap in de omgeving van de Marathonweg. Welke landschappelijke en cultuurhistorische structuren zijn zichtbaar? Wat zijn de archeologische waarden van het gebied?

3.1 Ruimtelijke kwaliteit

Functionele waarde

De Marathonweg ligt in het stedelijke gebied van Vlaardingen. De weg verbindt de A20 in het noorden met het havengebied in het zuiden. Langs de weg liggen verschillende stedelijke functies. De Marathonweg ontsluit de woonwijken Westwijk en Indische buurt. Andere functies in de nabijheid van de weg zijn sportvelden, volkstuinen, kantoren, bedrijvenparken (Hoogstad en Vettenoord), een school (Johannes Calvijnsschool) en het Ibis Hotel Rotterdam Vlaardingen. De beschreven functies hangen ruimtelijk gezien niet met elkaar samen, ze zijn van elkaar gescheiden door middel van groenstroken bestaande uit opgaande bomen en struiken (*zie kaart 1: functies*).

Belangrijke infrastructurele verbindingen die de Marathonweg kruisen zijn: Floris de Vijfdelaan, Marnixlaan en het spoor. De wegen verbinden het stedelijke gebied van Vlaardingen op een hoger schaalniveau. Het spoor verbindt Vlaardingen met de stedelijke agglomeratie van Rotterdam en Hoek van Holland.

De Marathonweg vormt een fysieke en een ruimtelijk-visuele barrière tussen de woonwijken ten westen van de weg (Westwijk) en ten oosten van de weg (Indische buurt en het centrum). Automobilisten kunnen de weg slechts op twee plaatsen kruisen (Marnixlaan en Floris de Vijfdelaan). De Westlandseweg in het

noorden en de Arij Koplaan en de Industrieweg in het zuiden zijn met de Marathonweg verbonden door middel van een T-splitsing. Overige wegen vanuit woonwijken lopen dood op de Marathonweg (Riouwlaan, Ambonlaan en Soendalaan) of kunnen alleen via een andere weg de Marathonweg bereiken. Ook voor voetgangers en fietsers die de weg willen oversteken is het drukke verkeer op de Marathonweg een barrière. Voor fietsers en voetgangers zijn er zes overzichtelijke oversteekmogelijkheden verspreid over het traject en twee ter hoogte van de Maassluisdijk (zie kaart 1: functies).

De functies in het gebied hangen ruimtelijk gezien niet met elkaar samen.

De Marathonweg vormt een fysieke barrière voor verbindingen tussen oost en west voor automobilisten, fietsers en voetgangers.

Belevingswaarde

De Marathonweg heeft een ruim profiel bestaande uit 2 x 1 rijbaan tussen de Deltaweg en de Floris de Vijfdelaan en 2 x 2 rijbanen tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20. Langs het hele traject ligt aan beide zijden een fietspad en trottoir die van de hoofdweg zijn gescheiden door middel van smalle groenstroken bestaande uit gras. Het vele opgaande groen langs de weg en de groenstroken van gras in het profiel geven de Marathonweg een groene uitstraling.

Vanuit de omgeving is de Marathonweg nauwelijks zichtbaar door de groenstroken die de weg scheiden van de functies.

De Marathonweg heeft een ruim profiel en een groene uitstraling.

Vanuit de omgeving is de Marathonweg nauwelijks zichtbaar.



Foto: Breed en groen profiel van de Marathonweg. Fietspad en trottoir zijn gescheiden van de rijbaan door middel van groenstroken



Foto: De Marathonweg kan slechts op enkele plaatsen worden overgestoken. De woonwijken aan weerszijden van de weg zijn visueel ruimtelijk en functioneel geen geheel.

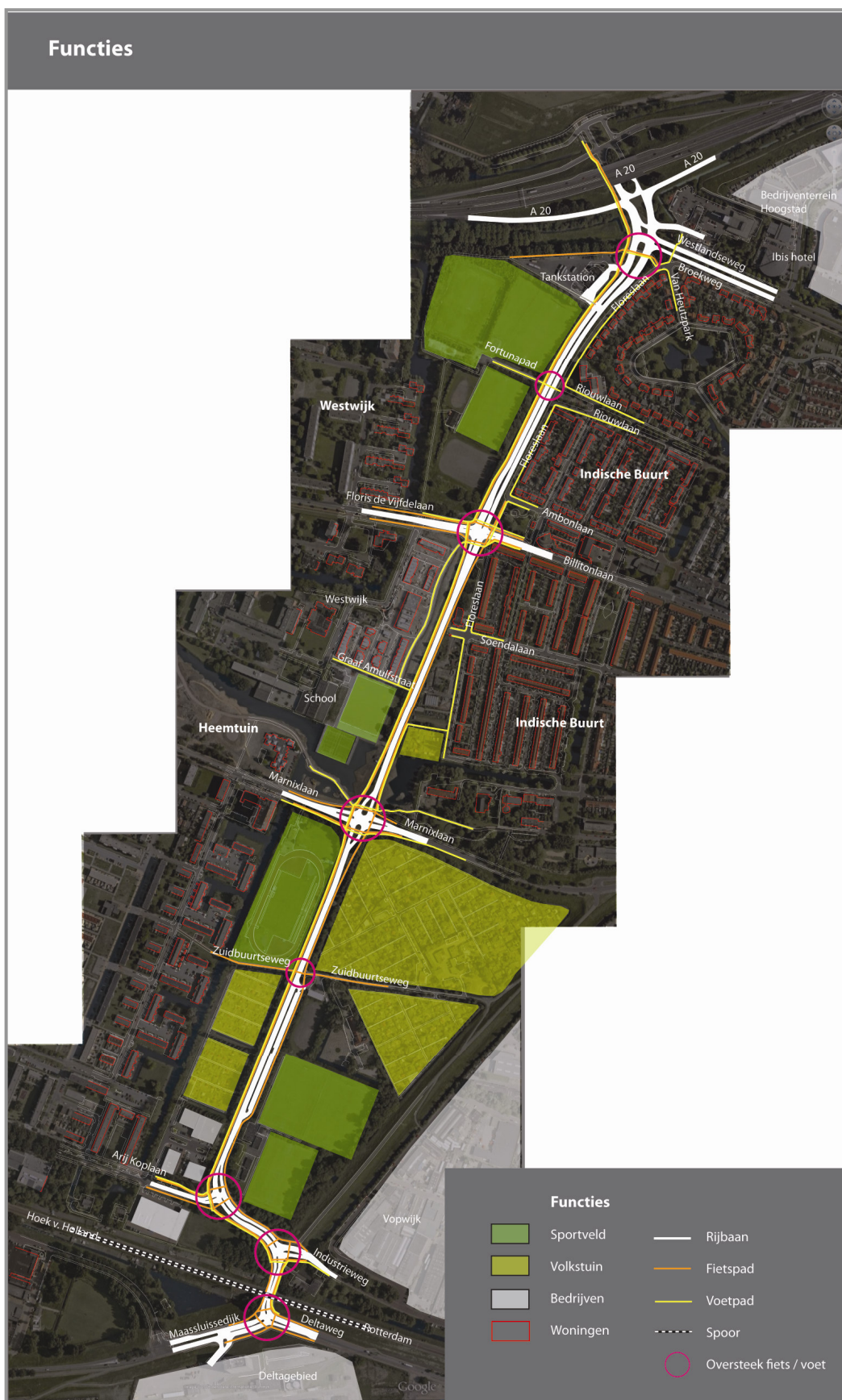
Toekomstwaarde

De capaciteit van de Marathonweg is momenteel onvoldoende om de verkeerstrook af te wikkelen. Het is een drukke weg met veel vrachtverkeer. De drukte veroorzaakt hinder voor de omgeving zoals geluidsoverlast en luchtverontreiniging. De ruimtelijk-visuele en fysieke barrièrewerking op het stedelijk weefsel is momenteel ook een groot probleem.

Het profiel van de Marathonweg is ruim opgezet. De groenstroken tussen de weg en het fietspad en de afstand tussen de weg en stedelijke functies geeft mogelijkheden voor toekomstige aanpassingen aan de weg en de stedelijke omgeving.



Foto: De Marathonweg is momenteel een drukke weg met veel vrachtverkeer



Kaart 1: funcities in de omgeving van de Marathonweg

3.2 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap

De Marathonweg is een belangrijke stedelijke structuur van Vlaardingen en kan, door het groen langs de weg (beschreven onder ruimtelijke kwaliteit), gezien worden als een groene ader tussen Westwijk en Indische buurt en het centrum.

De Marathonweg doorsnijdt een aantal landschappelijk waardevolle structuren:

- Ten noorden van de Marnixlaan loopt de Poeldijkse Wetering, een oude wetering die het centrum van Vlaardingen verbindt met het veenweidegebied van Midden Delfland.
- Langs de Poeldijkse Wetering, westelijk van de Marathonweg ligt de Heemtuin, een park met natuurwaarden en recreatieve waarden. De Heemtuin is landschappelijk verbonden met het groen tussen de Surinamesingel en Marnixlaan, oostelijk van de Marathonweg.
- De Maassluisdijk beschermt van oudsher de Aalkeet Binnen Polder en de Aalkeet Buiten Polder. De dijk vormt een groen lint door Vlaardingen en kruist de Marathonweg ten hoogte van de Industrierweg en de Deltaweg.

Daarnaast zijn er een aantal groengebieden direct langs de Marathonweg zoals de groenstructuur langs de A20 en het parkje langs de Graaf Amulfstraat (*zie kaart 2: landschappelijke structuren*).

De belangrijkste landschappelijk waardevolle structuren zijn: De Poeldijkse Wetering, De Heemtuin en de Maassluisdijk.

Cultuurhistorie

Vlaardingen kent een lange bewoningsgeschiedenis. Het plangebied is sinds 2900 voor Christus bewoond. Mensen vestigden zich op de hoger gelegen oeverwallen langs kreken. In de Westwijk (specifiek Arij Koplaan) zijn resten terug te vinden van deze bewoning die de naam Vlaardingen-cultuur heeft gekregen. Ook in de ijzertijd en in de Romeinse Tijd was het gebied bewoond. De oeverwallen die zijn aangeduid als het Vlaardingstelsel werden gebruikt als vestiginglocaties. Een aftakking van dit krekensysteem werd aangetroffen op het bedrijventerrein Hoogstad, net buiten het studiegebied.

Na de Romeinse Tijd, tussen de vierde eeuw tot in de zevende eeuw na Christus zijn er geen sporen van bevolking in het gebied gevonden. In deze tijd was Vlaardingen een 'wildernis' van kreken, kreekruigen en veen. In de tiende eeuw na Christus werd het gebied ontgonnen vanaf hooggelegen ontginningsassen waarop boerderijen stonden. De Broekweg en Groeneweg (buiten het studiegebied) zijn zulke ontginningsassen. Een boerderijterp uit de late middeleeuwen (AMK 37G-45) ligt langs de Marathonweg ter hoogte van de Surinamesingel. De boerderij wordt gekenmerkt als hoge archeologische waarde. Tot in de postmiddeleeuwse periode was het gebied voornamelijk in gebruik als weidegebied of grasland (*Dienst Welzijn, 2005*).

Cultuurhistorische structuren die nog in het stedelijke weefsel zichtbaar zijn naast de boerderijterp de Zuidbuurtseweg en de Poeldijkse Wetering (*zie kaart 3: cultuurhistorie en archeologie*).

Waardevolle cultuurhistorische elementen en patronen zijn de kreekruigen en een boerderijterp uit de late middeleeuwen

Archeologie

De Marathonweg loopt door een aantal geologische zones zoals veen, klei, kreken en kreekruigen of oeverwallen. In Vlaardingen wordt zowel op het veen als op kreekruigen of oeverwallen sporen teruggevonden van bewoning. In het plangebied zijn deze verschillende geologische zones aanwezig

waardoor er over het algemeen een hoge tot zeer hoge archeologische verwachtingswaarde met betrekking tot archeologische vondsten aanwezig is.

In het plangebied ligt een groot aantal archeologische vindplaatsen in de directe omgeving van de Marathonweg. De volgende vindplaatsen liggen binnen een straal van # meter vanaf de Marathonweg: Nabijheid van een kreek (VLAK-code 06.002), een vondstencomplex (VLAK-code 06.120), aardewerk uit de Romeinse Tijd (VLAK-code 06.020 en 06.021) (*Dienst Welzijn, 2005*).

De mate van verstoring van het plangebied is momenteel onbekend. De aanleg van de sportcomplexen ten westen van de Marathonweg kan hebben geleid tot verstoring van het bodemarchief. De Marathonweg zelf ligt op een pakket opgebracht zand. Onder dit pakket zijn mogelijk nog archeologische waarden aanwezig. Parallel aan de weg, en mogelijk ook eronder, zijn diverse leidingen ingegraven. De mogelijk aanwezige archeologische waarden zijn bij deze ontgravingen (tot circa 1,5 meter onder maaiveld) vermoedelijk reeds verstoord of vernietigd. Onduidelijk is hoe dit op een dieper niveau het geval zal zijn. (*Dienst Welzijn, 2005*) (Zie kaart 3: cultuurhistorie en archeologie)

Archeologische waarden zijn de gebieden met hoog tot zeer hoge archeologische verwachtingen en de archeologische vindplaatsen in de nabijheid van de Marathonweg.



Foto: De Poeldijkse Wetering en de Heemtuin



Foto: Boerderijterp uit de late middeleeuwen (links) groen tussen de Surinamesingel en Marnixlaan



Kaart 2: Landschappelijke structuren



Kaart 3: cultuurhistorie en archeologie

4 TOETSINGSKADER EN BEOORDELINGSKADER

De beoordelingscriteria voor ruimtelijke kwaliteit, landschap, cultuurhistorie zijn in onderstaand schema benoemd:

Onderwerp	Methode van onderzoek	Toetsingscriterium
Ruimtelijke kwaliteit	Kwalitatief	Mate waarin de beleving van de omgeving en de openbare ruimtes verandert en de mate waarin de beleving van het wegbeeld verandert gezien vanuit de weggebruiker (belevingswaarde)
	Kwalitatief	Mate waarin de functionele samenhang van de omgeving verandert (functionele waarde).
	Kwalitatief	Mate waarin de fysieke en visueel-ruimtelijke barrièrewerking van de Marathonweg verandert (functionele waarde)
	Kwalitatief	Mate waarin de flexibiliteit van de weg in zijn omgeving verandert (toekomstwaarde)
Landschap, Cultuurhistorie, Archeologie	Kwalitatief	Mate waarin kenmerkende landschapselementen en -structuren worden aangetast (landschap).
	Kwalitatief	Mate waarin de cultuurhistorische elementen en patronen worden aantast (cultuurhistorie)
	Kwalitatief	Mate waarin de archeologische waarden worden aangetast (archeologie)

Werkwijze

Bij het thema ruimtelijke kwaliteit is de belevingswaarde, functionele waarde en toekomstwaarde van de Marathonweg en zijn omgeving getoetst. De belevingswaarde wordt beschreven aan de hand van de beleving van de openbare ruimtes in de nabijheid van de Marathonweg en gezien vanuit de weggebruiker (automobilist, fietser en voetganger). De functionele waarde is onderverdeeld in functionele samenhang van de omgeving en de barrièrewerking van de Marathonweg. Beide aspecten worden zowel vanuit de visueel ruimtelijke samenhang als vanuit het functionele gezichtspunt beschreven. De toekomstwaarde omschrijft de flexibiliteit van de weg in zijn omgeving. Dat wil zeggen, in hoeverre kan het wegontwerp reageren op toekomstige veranderingen?

De thema's landschap en cultuurhistorie zijn getoetst op doorsnijding en aantasting van landschappelijke- en cultuurhistorische structuren ter hoogte van de Marathonweg.

Het thema archeologie is getoetst op verstoring van archeologische waarden buiten de reeds verstoorde gronden. De effecten van de alternatieven zijn beschreven ten opzichte van de referentiesituatie en gescoord volgens de volgende tabel:

++	zeer positief
+	positief
0	nagenoeg geen effect
-	negatief
--	zeer negatief

5 EFFECTBESCHRIJVING

5.1 Alternatief 1

Effecten op ruimtelijke kwaliteit

De mate waarin de beleving van de omgeving en openbare ruimtes verandert is minimaal. De open ruimte tussen Arij Koplaan en het spoor wordt doorsneden door de verplaatsing van de spoorkruising. Dit is een licht negatief effect. Het negatieve effect wordt opgeheven door het effect op de beleving gezien vanuit de weggebruiker. Deze verandert licht positief door de verplaatsing van de spoorkruising. De weg is beter leesbaar en de kruisingen met andere wegen overzichtelijker door aanleg van rotondes. Het wegbeeld blijft groen. Alternatief 1 heeft nagenoeg geen effect op de belevingswaarde en scoort nul (0).

De samenhang van functies in de omgeving blijft gelijk (0).

De barrièrewerking van de Marathonweg op de omgeving verbeterd iets ten opzichte van de referentiesituatie omdat de oversteekbaarheid wordt verbeterd door de plaatsing van stoplichten. De weg blijft echter een barrière. De barrièrewerking van de Marathonweg is nagenoeg gelijk en scoort nul (0).

Door de verplaatsing van de spoorkruising kunnen toekomstige veranderingen aan de Industrieweg en de Deltaweg beter worden ingepast. Ook kunnen toekomstige veranderingen aan de Marathonweg goed worden ingepast doordat het ruime profiel gehandhaafd blijft. Omdat deze situatie niet wezenlijk verschilt met de referentiesituatie scoort de flexibiliteit van de weg in zijn omgeving nul (0).

Effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie

Gezien de geringe aanpassing van de weg worden bestaande landschappelijke elementen en structuren nauwelijks (0) beïnvloed ten opzichte van de referentiesituatie. De aanpassing van de spoorkruising en de verplaatsing van de weg heeft een licht positief effect op de Maassluisserdijk. Deze structuur wordt beter leesbaar.

Cultuurhistorische elementen en patronen worden niet aangetast door dit alternatief. Het effect is nul (0).

De archeologische waarden van het gebied kan worden aangetast door de verplaatsing van de spoorkruising. De nieuwe verbinding komt te liggen in een gebied met een hoge tot zeer hoge verwachtingswaarde. De kans dat hier de grond reeds verstoord is door eerdere bebouwing en aanleg van de waterbergingsplas groot. Het gebied tussen de Arij Koplaan en het spoor is mogelijk nog niet verstoord. De effecten op archeologie zijn licht negatief (-).

5.2 Alternatief 2

Effecten op ruimtelijke kwaliteit

De beleving van de omgeving en openbare ruimtes verandert. De open ruimte tussen Arij Koplaan en het spoor wordt kleiner door de verplaatsing van de spoorkruising. Dit is een licht negatief effect. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 genereert kansen voor nieuwe openbare ruimte tussen de Marathonweg en de Floreslaan. De verdubbeling van het aantal rijstroken tussen Floris de Vijfdelaan en de Deltaweg heeft een negatief effect op beleving van de weg gezien vanuit de weggebruiker omdat een deel van het opgaande groen tussen Arij Koplaan en de Marnixlaan verdwijnt. Daarnaast verdwijnen waarschijnlijk ook de stroken gras tussen de rijbanen. Het profiel krijgt daardoor een minder groene uitstraling.

Het effect op de beleving van de omgeving en de openbare ruimtes en de beleving van het wegbeeld gezien vanuit de weggebruiker is negatief (-).

Omdat het precieze profiel van de weg en de invulling van de vrijgekomen ruimte nog onbekend is, kan het effect op de belevingswaarde nog wijzigen.

Er is een negatief effect op de functies direct langs de Marathonweg omdat door de verbreding tussen Floris de Vijfdelaan en de Deltaweg een paar volkstuinen zullen verdwijnen. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 heeft een negatief effect op twee sportvelden die door het traject doorsneden worden. Het effect op de functionele samenhang van de omgeving is negatief (-).

Er is een negatief effect op de fysiek en visueel-ruimtelijke barrièrewerking van Marathonweg op de omgeving door de verdubbeling van het aantal rijstroken en de vermindering van het aantal oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Het effect op de barrièrewerking van de Marathonweg is negatief (-).

Omdat het precieze profiel van de weg en de invulling van de vrijgekomen ruimte nog onbekend is, kan het effect op de functionele waarde nog wijzigen.

Het brede profiel laat minder ruimte over voor toekomstige veranderingen in het stedelijke weefsel maar maakt deze ook niet onmogelijk. Daarnaast wordt er door de verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A20 nieuwe ruimte gecreëerd. De flexibiliteit van de weg in zijn omgeving verandert licht positief (+).

Effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie

De aanpassing van de spoorkruising en de verplaatsing van de weg heeft een licht positief effect op de Maassluisdijk omdat deze structuur daardoor beter leesbaar wordt. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 genereert kansen voor nieuwe stedelijke of landschappelijke structuur in de vrijgekomen ruimte. De verdubbeling van het aantal rijstroken heeft een negatief effect op het groen langs de Marnixlaan en het parkje langs de Graaf Amulfstraat.

De effecten op bestaande landschappelijke elementen en structuren zijn nul (0).

Cultuurhistorische elementen en patronen worden nauwelijks aangetast, het effect is nul (0).

De verplaatsing van de spoorkruising heeft mogelijk een negatief effect op de archeologische waarden omdat deze komt te liggen in een gebied met een hoge tot zeer hoge verwachtingswaarde. De kans dat een deel van de grond reeds verstoord is door eerdere bebouwing en aanleg van de waterbergingsplas is groot.

De verplaatsing van de weg tussen de Floris de Vijfdelaan en de A 20 heeft mogelijk een negatief effect op de archeologische waarden. De verplaatste weg komt te liggen in een gebied met een hoge tot zeer hoge verwachtingswaarde die waarschijnlijk nog niet zijn verstoord. De verbreding van de weg verstoort ook de archeologische vindplaats bij de Biltonlaan (objectcode: 06.020).

De effecten op archeologie zijn negatief (-).

5.3 Alternatief 3

Effecten op ruimtelijke kwaliteit

De beleving van de omgeving en openbare ruimtes verandert. De open ruimte tussen Arij Koplaan en het spoor wordt kleiner door de verplaatsing van de spoorkruising. Dit is een licht negatief effect. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 genereert kansen voor nieuwe openbare ruimte tussen de Marathonweg en de Floreslaan. De verdubbeling van het aantal rijstroken tussen Floris de Vijfdelaan en de Deltaweg heeft een negatief effect op beleving van de weg gezien vanuit de weggebruiker omdat een deel van het opgaande groen tussen Arij Koplaan en de Marnixlaan verdwijnt. Daarnaast verdwijnen waarschijnlijk ook de stroken gras tussen de rijbanen. Het profiel krijgt daardoor een minder groene uitstraling.

Het effect op de beleving van de omgeving en de openbare ruimtes de beleving van het wegbeeld gezien vanuit de weggebruiker is negatief (-).

Omdat het precieze profiel van de weg en de invulling van de vrijgekomen ruimte nog onbekend is, kan het effect op de belevingswaarde nog wijzigen.

Er is een negatief effect op de functies direct langs de Marathonweg omdat door de verbreding tussen Floris de Vijfdelaan en de Deltaweg een paar volkstuinen zullen verdwijnen. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 heeft een negatief effect op twee sportvelden die door het traject doorsneden worden. Het effect op de functionele samenhang van de omgeving is negatief (-).

Er is een negatief effect op de fysieke en de visueel-ruimtelijke barrièrewerking van Marathonweg op de omgeving door de verdubbeling van het aantal rijstroken en de vermindering van het aantal oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Aan de andere kant genereren de ongelijkvloerse kruisingen bij de Floris de Vijfdelaan en de Marnixlaan een gemakkelijkere doorstroming van oost naar west voor automobilisten, fietsers en voetgangers, wat de fysieke barrière tussen de woonwijken Indische Buurt en Westwijk vergroot, dit is een positief effect. Het effect op de barrièrewerking van de Marathonweg blijft gelijk ten opzichte van de referentiesituatie (0).

Omdat het precieze profiel van de weg en de invulling van de vrijgekomen ruimte nog onbekend is, kan het effect op de functionele waarde nog wijzigen.

Het brede profiel laat minder ruimte over voor toekomstige veranderingen in het stedelijke weefsel maar maakt deze ook niet onmogelijk. Daarnaast wordt er door de verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A20 nieuwe ruimte gecreëerd. De flexibiliteit van de weg in zijn omgeving verandert licht positief (+).

Effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie

De aanpassing van de spoorkruising en de verplaatsing van de weg heeft een licht positief effect op de Maassluisdijk omdat deze structuur daardoor beter leesbaar wordt. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 genereert kansen voor nieuwe stedelijke of landschappelijke structuur in de vrijgekomen ruimte. De verdubbeling van het aantal rijstroken heeft een negatief effect op het groen langs de Marnixlaan en het parkje langs de Graaf Amulfstraat.

De effecten op bestaande landschappelijke elementen en structuren zijn nul (0).

Cultuurhistorische elementen en patronen worden nauwelijks aangetast door dit alternatief, Het effect is licht nul (0).

De verplaatsing van de weg tussen de Floris de Vijfdelaan en de A 20 heeft mogelijk een negatief effect op de archeologische waarden. De verplaatste weg komt te liggen in een gebied met een hoge tot zeer hoge verwachtingswaarde die waarschijnlijk nog niet zijn verstoord.

Bij het aanleggen van twee ongelijkvloerse kruisingen moet er worden gegraven op locaties die een hoge tot zeer hoge archeologische verwachtingswaarde hebben. De graafwerkzaamheden en de verbreding van de weg verstoren ook de archeologische vindplaatsen bij de Biltonlaan (objectcode: 06.020 en 06.021). De effecten op archeologie zijn zeer negatief (--).

5.4 Alternatief 4

Effecten op ruimtelijke kwaliteit

De beleving van de omgeving en openbare ruimtes verandert. De open ruimte tussen Arij Koplaan en het spoor wordt kleiner door de verplaatsing van de spoorkruising. Dit is een licht negatief effect. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 genereert kansen voor nieuwe openbare ruimte tussen de Marathonweg en de Floreslaan. De verdubbeling van het aantal rijstroken tussen Floris de Vijfdelaan en de Deltaweg heeft een negatief effect op beleving van de weg gezien vanuit de weggebruiker omdat een deel van het opgaande groen tussen Arij Koplaan en de Marnixlaan en de

stroken gras tussen de rijbanen verdwijnt. Daarnaast wordt het beeld voor de weggebruiker deels ontnomen ter hoogte van de tunnelbak. Het groene karakter van de weg verandert in een meer stedelijk karakter.

De beleving vanuit de omgeving wordt positief beïnvloed door aanleg van de verdiepte bak. Het effect op de beleving van de omgeving en de openbare ruimtes de beleving van het wegbeeld gezien vanuit de weggebruiker is nul (0).

Omdat het precieze profiel van de weg en de invulling van de vrijgekomen ruimte nog onbekend is, kan het effect op de belevingswaarde nog wijzigen.

Er is een negatief effect op de functies direct langs de Marathonweg omdat door de verbreding tussen Floris de Vijfdelaan en de Deltaweg een paar volkstuinen zullen verdwijnen. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 heeft een negatief effect op twee sportvelden die door het traject doorsneden worden. Hier tegenover staat dat de tunnelbak de visueel-ruimtelijke samenhang tussen de woonwijken van Indische buurt en Westwijk vergroot. Het effect op de functionele samenhang van de omgeving scoort licht negatief (-).

Er is een negatief effect op de fysieke en de visueel-ruimtelijke barrièrewerking van Marathonweg op de omgeving door de verdubbeling van het aantal rijstroken en de vermindering van het aantal oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Hier tegenover staat dat de verdiepte bak en de ongelijkvloerse kruisingen bij de Floris de Vijfdelaan en de Marnixlaan een gemakkelijkere doorstroming van oost naar west voor automobilisten, fietsers en voetgangers, wat de fysieke barrière tussen Indische Buurt en Westwijk vermindert (positief). De effecten tegen elkaar opwegend maakt dat het totale effect op de barrièrewerking van de Marathonweg nul is (0) ten opzichte van de referentiesituatie.

Omdat het precieze profiel van de weg en de invulling van de vrijgekomen ruimte nog onbekend is, kan het effect op de functionele waarde nog wijzigen.

De aanleg van een tunnelbak zorgt ervoor dat toekomstige veranderingen in het stedelijke weefsel en de Marathonweg op die plaatst moeilijk zijn aan te passen (negatief). De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A20 creëert nieuwe ruimte die in een toekomstige situatie benut kan worden (positief). De effecten tegen elkaar afwegend scoort de flexibiliteit van de weg in zijn omgeving negatief (-).

Effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie

De aanpassing van de spoorkruising en de verplaatsing van de weg heeft een licht positief effect op de Maassluisdijk omdat deze structuur daardoor beter leesbaar wordt. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 genereert kansen voor nieuwe stedelijke of landschappelijke structuur in de vrijgekomen ruimte. De verdubbeling van het aantal rijstroken heeft een negatief effect op het groen langs de Marnixlaan en het parkje langs de Graaf Amulfstraat.

De verdiepte bak heeft een positief effect op de landschappelijke structuur van de Heemtuin en het groen tussen de Surinamesingel en Marnixlaan.

De effecten op bestaande landschappelijke elementen en structuren zijn positief (+).

Cultuurhistorische elementen en patronen worden nauwelijks aangetast door dit alternatief, Het effect is licht nul (0).

De verplaatsing van de weg tussen de Floris de Vijfdelaan en de A 20 heeft mogelijk een negatief effect op de archeologische waarden. De verplaatste weg komt te liggen in een gebied met een hoge tot zeer hoge verwachtingswaarde die waarschijnlijk nog niet zijn verstoord.

Bij het aanleggen van de verdiepte bak moet er worden gegraven tussen de Marnixlaan en de Floris de Vijfdelaan. Een deel van deze locatie heeft een hoge tot zeer hoge archeologische verwachtingswaarde. De graafwerkzaamheden en de verbreding van de weg verstoren ook de archeologische vindplaatsen bij de Biltonlaan (objectcode: 06.020 en 06.021). De effecten op archeologie zijn zeer negatief (--).

5.5 Alternatief 5

Effecten op ruimtelijke kwaliteit

De beleving van de omgeving en openbare ruimtes verandert. De open ruimte tussen Arij Koplaan en het spoor wordt kleiner door de verplaatsing van de spoorkruising. Dit is een licht negatief effect. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 genereert kansen voor nieuwe openbare ruimte tussen de Marathonweg en de Floreslaan. De verdubbeling van het aantal rijstroken tussen Floris de Vijfdelaan en de Deltaweg heeft een negatief effect op beleving van de weg gezien vanuit de weggebruiker omdat een deel van het opgaande groen tussen Arij Koplaan en de Marnixlaan en de stroken gras tussen de rijbanen verdwijnt. Daarnaast wordt het beeld voor de weggebruiker deels ontnomen ter hoogte van de tunnel. Het groene karakter van de weg verandert in een meer stedelijk karakter.

De beleving vanuit de omgeving wordt zeer positief beïnvloed door aanleg van de tunnel. Er ligt een kans om de vrijgekomen ruimte boven de tunnel te benutten voor hoogwaardige openbare ruimte. Het effect op de beleving van de omgeving en de openbare ruimtes de beleving van het wegbeeld gezien vanuit de weggebruiker is positief (+).

Omdat het precieze profiel van de weg en de invulling van de vrijgekomen ruimte nog onbekend is, kan het effect op de belevingswaarde nog wijzigen.

Er is een negatief effect op de functies direct langs de Marathonweg omdat door de verbreding tussen Floris de Vijfdelaan en de Deltaweg een paar volkstuinen zullen verdwijnen. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 heeft een negatief effect op twee sportvelden die door het traject doorsneden worden. Hier tegenover staat dat de tunnel de fysieke en de visueel-ruimtelijke samenhang tussen de woonwijken van Indische buurt en Westwijk vergroot (zeer positief). Het effect op de functionele samenhang van de omgeving scoort licht positief (+).

Het effect op de fysieke en de visueel-ruimtelijke barrièrewerking van Marathonweg op de omgeving is zeer positief door aanleg van de tunnel. De vrijgekomen ruimte vermindert de barrière tussen Indische Buurt en Westwijk aanzienlijk. Er is een negatief effect op de fysieke en de visueel-ruimtelijke barrièrewerking van Marathonweg op de omgeving door de verdubbeling van het aantal rijstroken en de vermindering van het aantal oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers.

De effecten tegen elkaar opwegend maakt dat het totale effect op de barrièrewerking van de Marathonweg positief is (+).

Omdat het precieze profiel van de weg en de invulling van de vrijgekomen ruimte nog onbekend is, kan het effect op de functionele waarde nog wijzigen.

De aanleg van een tunnel zorgt ervoor dat toekomstige veranderingen aan de Marathonweg op die plaats onmogelijk zijn (negatief). Aan de andere kant wordt er ruimte gegenereerd op maaiveldniveau voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen (positief). De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A20 creëert nieuwe ruimte die in een toekomstige situatie benut kan worden (positief). De effecten tegen elkaar afwegend scoort de flexibiliteit van de weg in zijn omgeving positief (+).

Effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie

De aanpassing van de spoorkruising en de verplaatsing van de weg heeft een licht positief effect op de Maassluisserdijk omdat deze structuur daardoor beter leesbaar wordt. De verplaatsing van het traject tussen Floris de Vijfdelaan en de A 20 genereert kansen voor nieuwe stedelijke of landschappelijke structuur in de vrijgekomen ruimte. De verdubbeling van het aantal rijstroken heeft een negatief effect op het groen langs de Marnixlaan en het parkje langs de Graaf Amulfstraat. De tunnel heeft een zeer positief

effect op de landschappelijke structuur van de Heemtuin en het groen tussen de Surinamesingel en Marnixlaan.

De effecten op bestaande landschappelijke elementen en structuren zijn positief (+).

Cultuurhistorische elementen en patronen worden nauwelijks aangetast door dit alternatief, Het effect is licht nul (0).

De verplaatsing van de weg tussen de Floris de Vijfdelaan en de A 20 heeft mogelijk een negatief effect op de archeologische waarden. De verplaatste weg komt te liggen in een gebied met een hoge tot zeer hoge verwachtingswaarde die waarschijnlijk nog niet zijn verstoord.

Bij het aanleggen van de tunnel moet er worden gegraven tussen de Marnixlaan en de Floris de Vijfdelaan. Een deel van deze locatie heeft een hoge tot zeer hoge archeologische verwachtingswaarde. De graafwerkzaamheden en de verbreding van de weg verstoren ook de archeologische vindplaatsen bij de Biltonlaan (objectcode: 06.020 en 06.021). De effecten op archeologie zijn zeer negatief (--).

Effecten op ruimtelijke kwaliteit	Nul alternatief	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Effect op beleving van de omgeving en de openbare ruimtes	0	0	-	-	0	+
Effect op samenhang van functies in de	0	-	-	-	-	+
Effect op de barrièrewerking van de weg,	0	-	0	0	0	+
Effect op flexibiliteit van de weg in zijn omgeving.	0	0	+	+	-	+
Effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie	Nul alternatief	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Effect op landschappelijke elementen	0	0	0	0	+	+
Effect op cultuurhistorische structuur van het landschap	0	0	0	0	0	0
Effect op archeologische waarden in het gebied	0	-	-	--	--	--

6 MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN

PM

Alternatief 1

Alternatief 2

Alternatief 3

Alternatief 4

Alternatief 5

Leemten in kennis

Onvoldoende informatie om de effecten op archeologische waarden te bepalen. Er zouden boringen moeten worden verricht en/of een bureaustudie moeten worden gedaan door een onafhankelijk bureau dat is gespecialiseerd in archeologie.

Bronnen en literatuurlijst

Dienst Welzijn, *Bureauonderzoeken 15 Plangebied Marathonweg*, april 2005

PM overig ruimtelijk beleid (groenplan / bestemmingsplan / structuurvisie)

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Vlaardingen
Project	: MER Marathonweg

Deelrapport Ruimtelijke Kwaliteit &
Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie

Dossier	: C1624
Omvang rapport	: 20 pagina's
Auteur	: Liezelotte Nagtegaal
Interne controle	: Arjen van der Linde
Projectleider	: Manon Kerssemeeckers
Projectmanager	:
Datum	: 6 november 2009
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (033) 468 20 00

F (033) 468 28 01

www.dhv.nl

