

Reconstructie Marathonweg te Vlaardingen

Voorlopig Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

7 maart 2011/ rapportnummer 2248-68

CONCEPT

1. Oordeel over het MER

5 De gemeente Vlaardingen heeft het voornemen om de Marathonweg vanaf de aansluiting met de A20 tot en met de spoorkruising bij de Deltaweg aan te passen. Daarbij zijn verschillende opties mogelijk; van kleinschalige reconstructie tot en met van 1x1 naar 2x2 rijstroken met gedeeltelijke tunnel. Voor de aanpassing van de Marathonweg is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

10 Voor de keuze van een voorkeursalternatief en later ook de besluitvorming over de bestemmingsplanwijziging wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van Vlaardingen is bevoegd gezag.

15 De Commissie¹ is van oordeel dat **essentiële informatie voor besluitvorming in het MER niet aanwezig is.**

20 Het MER geeft inzicht in de problemen met betrekking tot de bereikbaarheid, leefbaarheid (geluidhinder en luchtkwaliteit) in het plangebied rond de directe omgeving van de Marathonweg. Het MER laat ook zien in hoeverre deze problemen door de verschillende alternatieven worden opgelost. De informatie over de verschillende milieugevolgen in het plangebied is in het MER afzonderlijk voor verschillende alternatieven en in verschillende deelrapporten beschreven. Als gevolg daarvan ontbreekt echter een overzichtelijke presentatie van de verschillen tussen de alternatieven.

25 De doelstelling is sinds de vastgestelde richtlijnen vernauwd naar het verbeteren van de verkeersafwikkeling tussen de A20 en de Rivierzone aan de zuidkant van de gemeente Vlaardingen. Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving en de stedelijke samenhang is niet langer een doel, maar een randvoorwaarde.

30 In het MER ontbreekt naar mening van de Commissie de volgende informatie:

- Het studiegebied is te klein genomen en beperkt tot de Marathonweg en de directe omgeving daarvan. Het probleemoplossend vermogen en effecten van alternatieven in de gebieden die aan de Marathonweg grenzen zijn niet beschreven (zie paragraaf 2.1)
- Maatregelen om milieugevolgen te mitigeren zijn in het MER niet onderzocht (zie paragraaf 2.2 en 2.4).
- De alternatieven zijn verkeerstechnisch en ruimtelijk onvoldoende uitgewerkt waarmee de haalbaarheid van sommige alternatieven onvoldoende onderbouwd is (zie paragraaf 2.3).
- Met name het geluidonderzoek maar ook voor andere milieugevolgen zijn de effecten in onvoldoende detail en onvoldoende breed (studiegebied) onderzocht (zie paragraaf 2.4).

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'. Voor zienswijzen en adviezen wordt verwezen naar bijlage 2.

Door het beperkte studiegebied, het ontbreken van mitigerende maatregelen en niet gedetailleerde effectbeschrijvingen is het op basis van de informatie in het MER niet mogelijk om:

- alternatieven te vergelijken op probleemoplossend vermogen (zie paragraaf 2.1);
- te beoordelen in hoeverre alternatieven voldoen aan de randvoorwaarden (zie paragraaf 2.2);
- de keuze voor het meest milieuvriendelijk alternatief te onderbouwen (zie paragraaf 2.5);
- een keuze voor een voorkeursalternatief te onderbouwen.

Voor een keuze van een voorkeursalternatief en later ook de besluitvorming over het bestemmingsplan² is meer informatie nodig over de verkeerstechnische en ruimtelijke uitwerking van de alternatieven (zie paragraaf 2.3).

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de informatie die noodzakelijk is om een onderbouwde keuze van het voorkeursalternatief te maken. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Probleemanalyse

In het MER zijn de knelpunten op de Marathonweg met betrekking tot de bereikbaarheid, de doorstroming en de leefbaarheid in een beperkt studiegebied³ berekend. Het MER laat zien dat bij de volledige ontwikkeling van de Rivierzone knelpunten in de verkeersafwikkeling zullen ontstaan. Ook laat het MER zien dat er op de Marathonweg een enkel knelpunt voor de bereikbaarheid zal ontstaan wanneer deze ontwikkeling niet doorgaat.⁴ Knelpunten met betrekking tot oversteekbaarheid van de Marathonweg zijn in algemene zin voor de hele Marathonweg beschreven.

Het MER geeft geen inzicht in mogelijke knelpunten in bereikbaarheid, oversteekbaarheid, luchtkwaliteit, geluidhinder etc. elders in een breder studie gebied zoals knelpunten in de binnenstad of andere delen van de gemeente.

2.2 Doelstelling en randvoorwaarden

De doelstelling in het MER is vernauwd ten opzichte van de Richtlijnen. In de vastgestelde Richtlijnen waren de doelstellingen:

² Na dit besluit zullen namelijk geen vervolgbesluiten en dus geen aanvullende m.e.r. procedures volgen.

³ Het studiegebied betreft het gebied waar milieugevolgen van het initiatief optreden.

⁴ Een inspreker geeft aan dat door de economische crisis minder vraag zal zijn naar grond in de rivierzone en dat in werkelijkheid de groei in verkeersbewegingen lager zullen uitvallen, zie bijlage 2, zienswijze 9. De gevoeligheidsanalyse laat zien dat bij een minder omvangrijke ontwikkeling van de rivierzone er nog steeds weliswaar beperktere bereikbaarheidsknelpunten te verwachten zijn.

- verbeteren van de verkeersafwikkeling tussen de A20 en de rivierzone;
 - vergroten van de leefomgevingskwaliteit;
 - verminderen van de barrièrewerking van de Marathonweg (stedenbouwkundige samenhang);
- 5
- herschikking van de verkeersstromen op het gemeentelijke hoofdwegennet.

In het MER is de doelstelling beperkt tot: “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 twee randvoorwaarden geformuleerd:

- 10
- 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.

15

Leefomgevingskwaliteit

Uit het MER blijkt dat alle alternatieven leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit (weliswaar onder de wettelijke normen) en een afname van de oversteekbaarheid (behalve voor alternatief 5 die neutraal is beoordeeld).⁵ De conclusies over een toe- of afname van de geluidhinder zijn onduidelijk (zie paragraaf 2.4). Door de vernauwing van zowel de doelstelling als het studiegebied (de Marathonweg in plaats van het gemeentelijk hoofdwegennet en de aansluiting op de A20) zijn de effecten van alternatieven op de leefomgeving buiten de Marathonweg niet onderzocht. Hierdoor is het niet mogelijk te beoordelen hoe de alternatieven bijdragen aan een eventuele afname van leefbaarheidsproblemen (luchtkwaliteit, geluidhinder en barrièrewerking) elders. Ook onder de wettelijke normen zullen door verslechtering van de luchtkwaliteit en toename van geluidhinder gevolgen voor de volksgezondheid optreden.

20

25

⁵ Een enkele inspreker merkt op dat alle alternatieven nadelen hebben voor het leefmilieu in Vlaardingen en vindt het MER tekort schieten in informatie over een algeheel onderzoek naar de effecten van de alternatieven op de leefomgeving, zie bijlage 2, zienswijze 9.

Stedenbouwkundige samenhang en Barrièrewerking Marathonweg

Een gedetailleerde beschrijving van huidige problemen met betrekking tot de barrièrewerking door de Marathonweg en overige delen van het studiegebied ontbreekt in het MER. De effecten van de alternatieven op de barrièrewerking en stedenbouwkundige samenhang voor het plangebied zijn kwalitatief en in algemene zin beschreven. Eventuele mitigerende maatregelen om de barrièrewerking tegen te gaan en de stedenbouwkundige samenhang te versterken zijn in het MER niet beschreven.

Door de probleemanalyse en effectbeschrijving te beperken tot de Marathonweg en de wijze van effectbeschrijving voor de stedenbouwkundige samenhang, is het op basis van de informatie in het MER onmogelijk te beoordelen in hoeverre alternatieven de problemen oplossen, scoren op doelbereik en voldoen aan de randvoorwaarden om verslechtering van de leefomgevingskwaliteit te voorkomen en stedenbouwkundige samenhang te creëren.

De Commissie adviseert om de knelpunten en milieueffecten (zowel bereikbaarheid, leefbaarheid en barrièrewerking/stedenbouwkundige samenhang) in andere delen van Vlaardingen die verkeerskundig samenhangen met het voornemen te analyseren en als onderdeel van het MER te presenteren.

2.3 Verkeerstechnische onderbouwing van de alternatieven 3, 4 en 5

De Commissie heeft grote twijfels over de haalbaarheid van een duurzaam veilige inrichting van de alternatieven bij een snelheid van 70 km/uur om de volgende redenen:

- Voor alternatieven 3, 4 en 5 is de invoegstrook op de oostbaan vanaf Floris de Vijfdelaan mogelijk niet goed en duurzaam veilig uit te voeren bij een snelheid van 70 km/uur. Rekening houdend met een hoogteverschil dat overwonnen moet worden, het bochtige tracé en de wachtrijen voor de stopstreep bij de VRI Westlandseweg is er maar een beperkte invoeg/weeflengte beschikbaar.
- De invoegstrook op oostbaan vanaf de Marnixlaan is mogelijk niet goed en duurzaam veilig uit te voeren bij 70 km/uur vanwege de beperkte afstand tot het volgende viaduct en de invoegstrook. Deze afstand is mogelijk te kort voor de hoogteverschillen die overwonnen moeten worden.
- Voor de alternatieven 3B, 3C, 4 en 5 moet de snelheid op de Westbaan bij de nadering van de rotonde Arij Koplaan over een zekere lengte mogelijk terug naar 50 km/uur. Komende vanuit de verdiepte ligging moet men namelijk voldoende (stop)zicht hebben op de wachtrij voor de rotonde.

In het MER ontbreekt een verkeerstechnische onderbouwing van wegontwerpen. Daarnaast is de eventuele noodzaak van geluidschermen niet onderzocht die mogelijk ook gevolgen kunnen hebben voor de verkeerstechnische inrichting van alternatieven.

Op basis van de informatie in het MER is het onzeker of een snelheid van 70 km/uur voor (delen van) de Marathonweg haalbaar is en daarmee of de alternatieven 3, 4 en 5 wel reëel zijn.

De Commissie adviseert voor de alternatieven 3, 4 en 5 verkeerstechnisch onderbouwde schetsontwerpen te ontwikkelen waaruit blijkt:

- hoe de kruispunten en de in- en uitvoegstroken vorm gegeven worden;
 - wat de haalbare snelheid is per weggedeelte in relatie tot deze vormgeving.
- Met deze informatie wordt de haalbaarheid van alternatieven 3, 4 en 5 onderbouwd.

5 2.4 Geluidhinder

2.4.1 Studiegebied

10 In de effectbeoordeling geluid valt op dat de wegen in de buurt van de Marathonweg (Westlandseweg, Floris de Vijfdelaan, Billitonlaan, Marnixlaan, Arij Koplaan, Industrieweg) slechts gedeeltelijk zijn beschouwd en niet de volledige wegen. De afbakening van het studiegebied
15 lijkt voor deze wegen willekeurig gedaan te zijn. Sommige delen van wegen waar sprake is van een afname van 20% of meer of een toename van 30% of meer van de verkeersintensiteit zijn ten onrechte niet meegenomen in de geluidberekeningen. Hierdoor wordt ter hoogte van de woningen die verder van de Marathonweg zijn gelegen een te lage geluidbelasting berekend. Aangezien de effectscore voor geluid in het MER is bepaald op basis van het aantal
20 woningen met een geluidbelasting ten gevolge van alle wegen van 58 dB en meer, kan als gevolg van het niet beschouwen van de volledige wegen de geluidbelasting hoger uitvallen dan die in het MER berekend zijn. Daarnaast zijn de woningen gelegen aan de zijwegen van de Marathonweg onvoldoende in het geluidonderzoek betrokken.

20 De Commissie adviseert om de geluideffecten ten gevolge van ten minste alle wegen binnen het studiegebied te onderzoeken waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van alle wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer.

25 2.4.2 Methodiek

In het MER is de effectscore voor geluid bepaald op basis van het aantal woningen waar de geluidbelasting hoger of gelijk is aan 58 dB. Hieruit volgt dat alle alternatieven een positief effect hebben op de geluidbelasting. De effecten op de geluidbelasting door alternatief 5 wordt zelfs beoordeeld als zeer positief. De Commissie acht deze conclusies onvoldoende
30 onderbouwd om de volgende redenen⁶:

- In het MER wordt alleen gekeken naar verschuiving van aantallen woningen die vallen in de geluidklassen van 58 dB of meer. De gehanteerde grenswaarde van 58 dB is echter een arbitraire keuze. Wanneer verschuivingen van aantallen woningen in lagere geluidklassen worden meegenomen zoals het aantal woning in de geluidklasse >52 dB, dan
35 blijkt dat alle alternatieven tussen de 16 en 27% meer woningen in deze geluidklasse hebben dan de referentiesituatie. De alternatieven zouden dan negatief in plaats van positief beoordeeld worden.

⁶ Deze redenen zijn gebaseerd op de in het MER opgenomen rekenresultaten voor een beperkt studiegebied. Wanneer het volledige studiegebied beschouwd wordt (zie paragraaf 2.4.1) kunnen de conclusies weer anders zijn.

- Wanneer op basis van de gegevens in het MER het aantal geluidgehinderden wordt berekend op basis van de dosiseffectrelatie zoals deze is opgenomen in bijlage 2 van de Regeling omgevingslawaai, dan leidt dit ook tot een negatieve beoordeling voor alle alternatieven.
- De gehanteerde planjaren zijn formeel niet correct. Uitgaande van een start van het werk in 2012 en oplevering rond 2015 zou het planjaar voor de huidige situatie 2011 en voor de toekomst 2025 moeten zijn. Voor de effectvergelijking zal dit evenwel weinig effect hebben. De haalbaarheid van de varianten 3, 4 en 5 komt echter meer onder druk.

Daarnaast is de geluidbelasting ten gevolge van onder andere de A20 niet betrokken in het akoestisch onderzoek. De daadwerkelijke geluidbelasting van een groot aantal woningen zal hierdoor aanzienlijk hoger zijn dan de berekende geluidniveaus in het MER.

De Commissie adviseert om het aantal geluidgehinderden in het studiegebied in beeld te brengen, op basis van de dosiseffectrelatie zoals deze is opgenomen in bijlage 2 van de Regeling omgevingslawaai. De Commissie adviseert daarbij in te gaan op de mogelijke gevolgen van de geluidbelasting van de A20 en andere relevante geluidbronnen.

2.4.3 Mitigerende maatregelen

De geluidbelasting ter hoogte van de woningen ten gevolge van de Marathonweg neemt bij alle alternatieven (fors) toe (tussen de 1,6 dB en 10,2 dB). In het MER wordt niet ingegaan op mogelijke maatregelen die deze geluidtoename kunnen mitigeren in relatie tot de verkeerskundige- en ruimtelijke inpasbaarheid van schermmaatregelen. In het MER wordt aangegeven dat deze maatregelen in later stadium nog nader onderzocht zullen worden.

Om de alternatieven te kunnen beoordelen op doelbereik, haalbaarheid en om deze onderling te kunnen vergelijken moeten de effecten van mitigerende maatregelen in het MER ten minste op een globaal niveau beschreven worden. De toename van meer dan 10dB (het maximale effect dat wordt berekend voor alternatief 3) kan niet gemitigeerd worden door toepassing van stillere wegdekverharding en derhalve zullen aanvullende maatregelen in de vorm van geluidschermen en dergelijke aan de orde zijn.

De Commissie adviseert om de effecten en de verkeerskundige en ruimtelijke inpasbaarheid van aanvullende maatregelen zoals geluidschermen en/of stiller asfalt⁷, te onderzoeken.

2.5 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

Door de in de vorige paragrafen beschreven tekortkomingen is de keuze en inhoud van het mma onvoldoende onderbouwd. Gebruik van breder studiegebied voor de probleemanalyse en effectbeschrijving kan leiden tot een andere beoordeling van de alternatieven dan die voor het mma gedaan is. Hetzelfde geldt voor het ontbreken van mitigerende maatregelen, de

⁷ Met name voor hoge overschrijdingen nabij de kruispunten op de Marathonweg kunnen schermen in combinatie met stiller wegdek mogelijk nog steeds onvoldoende zijn.

kans dat alternatieven 3, 4 en 5 mogelijk niet haalbaar zijn en de onjuiste beoordelingsmethode voor geluid.

5

De Commissie adviseert om op basis van de in de vorige paragrafen genoemde verbreding en verdieping het meest milieuvriendelijk alternatief te onderbouwen. Het probleemoplossend vermogen en de geringste milieugevolgen zouden daarbij leidend moeten zijn.

3. Aanbevelingen voor het vervolgproces

10

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

3.1 Stedelijke samenhang

15

De mogelijkheden om de stedelijke samenhang te verbeteren zijn in het MER niet beschreven. De in de richtlijnen genoemde barrièrewerking speelt in het MER nauwelijks een rol. De stedelijke samenhang tussen de buurten oostelijk en westelijk van Marathonweg is niet onderzocht en niet getekend. Door te tekenen en te beschrijven kunnen verschillen tussen de alternatieven zich verder uitkristalliseren. Op deze wijze leveren de verschillen waardevolle informatie, die gebruikt kan worden bij het 'vullen' van het mma. Te denken valt aan acties als:

20

- Visualisaties van de ruimtelijke gevolgen van de Marathonweg in vergelijking met de foto's van de huidige situatie.
- Een beschrijving van de in het deelrapport Ruimtelijke Kwaliteit & Landschap genoemde waardevolle landschappelijke structuren⁸ en hoe deze de Marathonweg in de verschillende alternatieven kunnen kruisen. Vooral aan de Poeldijkse Wetering en het begeleidende groen (onder andere Heemtuin) kan speciale aandacht worden besteed. Daarnaast kan gedacht worden aan goede kruisingen voor fietsers en voetgangers.
- De ruimtelijke verbeelding van mogelijke geluidwerende voorzieningen, eventueel een combinatie daarvan met een gebouw of bouwwerk.

25

30

De Commissie adviseert om mogelijkheden om de ruimtelijke samenhang te verbeteren bij het bestemmingsplan te visualiseren.

3.2 Effectvergelijking 50 en 70km/uur

35

Voor het mma wordt voor alternatief 3A nader ingegaan op de effecten van 50 km/uur. In de memo "Memo bij het MER Marathonweg" d.d. 16 augustus 2010 wordt voor de varianten 4 en 5 nader ingegaan op de effecten van 50km/uur. Het zuivere effect van de snelheidverlaging voor delen van de Marathonweg zijn moeilijk te interpreteren omdat beide snelheidsvarianten alleen vergeleken zijn met de autonome situatie en niet onderling.

⁸ Zie deelrapport Ruimtelijke kwaliteit pagina 7.

5

De Commissie adviseert om het zuivere effect van de snelheidsverlaging voor het bestemmingsplan inzichtelijk te maken door de effecten per wegvak op de Marathon voor 50 en 70 km/uur naast elkaar te presenteren. Hiermee kunnen de gevolgen beoordeeld worden wanneer een snelheid van 70 km/uur op delen van de Marathon niet mogelijk blijken te zijn (zie paragraaf 2.3).

CONCEPT