



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Reconstructie Marathonweg te Vlaardingen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

22 juni 2011 / rapportnummer 2248-103





# 1. Oordeel over het MER

De gemeente Vlaardingen heeft het voornemen om de Marathonweg vanaf de aansluiting met de A20 tot en met de spoor kruising 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.

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

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer nadere informatie aangeleverd over:

- het probleemoplossend vermogen en de effecten van alternatieven in de gebieden die aan de Marathonweg grenzen;
- de maatregelen om milieugevolgen te mitigeren;
- een verkeerstechnische en ruimtelijke uitwerking van de alternatieven en een onderbouwing van de haalbaarheid van alternatieven;
- de geluidgehinderden en andere milieugevolgen in een breder studiegebied.

De Commissie<sup>1</sup> is van oordeel dat **in het MER en de aanvulling de essentiële informatie aanwezig is voor een besluit over het voorkeursalternatief. Voor het besluit over het bestemmingsplan is de essentiële informatie nog niet aanwezig.**

## *MER*

In het MER zijn de probleemanalyse, het doelbereik en de milieugevolgen van de onderzochte alternatieven en varianten voor een te beperkt studiegebied onderzocht. Hierdoor ontbreekt informatie in het MER om te beoordelen wat de gevolgen van de alternatieven zijn op en rondom de wegen die verkeerskundig met de Marathonweg samenhangen. Daarnaast ontbreken in het MER mitigerende maatregelen zoals geluidschermen en de milieugevolgen daarvan. Tenslotte zijn de alternatieven met een snelheid van 70 km/uur verkeerstechnisch en ruimtelijk onvoldoende uitgewerkt waarmee de haalbaarheid van sommige alternatieven onvoldoende onderbouwd is.

Zonder deze informatie is het niet mogelijk om de alternatieven voldoende af te kunnen wegen en zodoende een keuze voor het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief te maken.

---

<sup>1</sup> 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](http://commissiemer.nl) onder 'Adviezen Commissie'. Voor zienswijzen en adviezen wordt verwezen naar bijlage 2.

### *Aanvulling*

In de aanvulling zijn de knelpunten en effecten voor geluidhinder in een groter studiegebied beschreven. Daaruit blijkt dat de toename van geluidhinder op de Marathonweg en de directe omgeving groter zal zijn dan de afname van de geluidhinder op de overige wegen. Dit resulteert in een kleine toename van het aantal geluidgehinderden voor alle alternatieven en varianten, behoudens alternatief 1. Overige effecten voor luchtkwaliteit en barrièrewerking zijn in de aanvulling niet diepgaander onderzocht. De aanvulling toont wel aan dat deze effecten niet onderscheidend zullen zijn voor de keuze van het voorkeursalternatief.

Uit de aanvulling blijkt dat er zeker voor het noordelijk deel van de Marathonweg tijdens de spitsperiodes sprake is van stagnerende verkeersafwikkeling. Ook blijkt dat, gelet op de hoge intensiteiten en de korte afstanden tussen de aansluitingen, een ongelijkvloerse oplossing ook amper verkeersveilig te ontwerpen is. Hierdoor zullen de positieve effecten van alternatieven met een maximumsnelheid van 70 km/uur op de doorstroming en voor het aspect duurzaam veilig slechter beoordeeld worden dan nu het geval is in de aanvulling op het MER. Tevens is de commissie van oordeel dat de uit de aanvulling naar voren komende overbelasting van het noordelijk deel van de marathonweg de verkeersaantrekkende werking van deze weg negatief zal beïnvloeden. Naar verwachting zijn de gepresenteerde verkeersbelastingen op de Marathonweg te hoog en die op de delen van het overige netwerk te laag.

Voor het besluit over het bestemmingsplan ontbreekt nog informatie over:

- knelpunten voor luchtkwaliteit en barrièrewerking buiten de Marathonweg;
- de robuustheid van alternatieven voor de verkeersafwikkeling van de kruispunten van de Marathonweg;
- de effecten van mitigerende maatregelen tegen geluidhinder en barrièrewerking voor het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief;
- de milieueffecten van het meest milieuvriendelijk alternatief.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Probleemanalyse en doelbereik

#### *MER*

In het MER zijn de knelpunten op de Marathonweg met betrekking tot de bereikbaarheid, de doorstroming en de leefbaarheid in een beperkt studiegebied<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> 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 elders etc. in een breder studiegebied zoals knelpunten in de binnenstad of andere delen van de gemeente.

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:

- 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.

#### **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).<sup>4</sup> 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 (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.

---

<sup>2</sup> Het studiegebied betreft het gebied waar milieugevolgen van het initiatief optreden.

<sup>3</sup> R. de Voogt 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.

<sup>4</sup> 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.

### *Aanvulling*

In de aanvulling zijn de effecten op de geluidhinder in een breder studiegebied bekeken en geven daarmee inzicht in de knelpunten en de effecten van de verschillende beschouwde alternatieven en varianten met betrekking tot geluidhinder. In de aanvulling is tevens aangegeven dat op de Burgemeester Pruisseweg in de huidige situatie een knelpunt ontstaat door stagnatie als gevolg van sluipverkeer. De aanvulling geeft geen informatie over verdere knelpunten met betrekking tot de luchtkwaliteit en oversteekbaarheid. Enkel bij de beoordeling van de alternatieven wordt aangegeven dat de luchtkwaliteit op overige wegen zal verbeteren.

Op basis van de informatie over verkeersintensiteiten verwacht de Commissie niet dat er knelpunten zijn met betrekking tot luchtkwaliteit en oversteekbaarheid die onderscheidend zullen zijn voor de verschillende alternatieven. Daarmee geven het MER en de aanvulling voldoende informatie over de probleemanalyse om een afweging van de alternatieven te maken.

Voor het besluit over het bestemmingsplan adviseert de Commissie om de knelpunten en problemen met betrekking tot de luchtkwaliteit en barrièrewerking in andere delen van Vlaardingen (die verkeerskundig samenhangen met het voornemen) te analyseren en voor het ontwerp bestemmingsplan als onderdeel van het MER te presenteren.

In de aanvulling worden de effecten van de alternatieven op de barrièrewerking en stedenbouwkundige samenhang voor het plangebied niet in meer detail beschreven. Eventuele mitigerende maatregelen om de barrièrewerking tegen te gaan en de stedenbouwkundige samenhang te versterken ontbreken.

Ook hiervoor verwacht de Commissie niet dat de effecten van de alternatieven op de stedenbouwkundige samenhang en barrièrewerking zullen leiden tot een andere afweging van de alternatieven. De aanvulling bevestigt dat bij alle alternatieven de Marathonweg een toemende fysieke en ruimtelijke barrière zal vormen tussen de woonwijken ten westen en oosten van de weg.

De Commissie adviseert om voor het besluit over het bestemmingsplan eventuele maatregelen te onderzoeken om de barrièrewerking tegen te gaan en de stedelijke samenhang te versterken. Daarbij kan gedacht worden aan maatregelen zoals:

- de uitwerking van wandel en fietsroutes en (eventueel ongelijkvloerse) kruisingen daarvan met de Marathonweg;
- geïntegreerde geluidsschermen bij eventuele nieuw- of verbouw dicht op de weg;
- versterking van de huidige groene uitstraling van de Marathonweg en de Poeldijkswetering (onderdeel van de waardevolle landschappelijke structuur).

## 2.2 Verkeerstechnische onderbouwing van de alternatieven 3, 4 en 5

### *MER*

De Commissie heeft 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 Vijfde- laan 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 de oostbaan vanaf de Marnixlaan is mogelijk vanwege de beperkte afstand tot het volgende viaduct en invoegstrook, rekening houdend met de hoogteverschillen die overwonnen moeten worden, niet goed en duurzaam veilig uit te voeren bij 70 km/uur.
- 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.

### *Aanvulling*

#### **Verkeersveiligheid**

In de aanvulling op het MER is het schetsontwerp met bijbehorende lengteprofielen van alternatief 3B gepresenteerd. Hieruit blijkt dat, gelet op de hoge intensiteiten en de korte afstanden tussen de aansluitingen, een ongelijkvloerse oplossing ook amper verkeersveilig te ontwerpen is.<sup>5</sup> Met name voor het noordelijk deel van de Marathonweg is sprake van een verkeersonveilig ontwerp. De belangrijkste knelpunten hebben betrekking op:

- het beperkte zicht op stilstaand verkeer en op het verloop van de weg voor het verkeer rijdende op de Marathonweg en de toeritten. Dit vloeit voort uit het glooiende verloop van de Marathonweg in combinatie met het bochtige tracé;
- te korte en onoverzichtelijk wegvakken;
- de bewegwijzering die niet goed te realiseren is door de korte en onoverzichtelijk wegvakken;
- de directe aansluiting van ondergeschikte "erftoegangswegen" op wegvakken van de Marathonweg waar bovengenoemde aspecten ook al spelen;
- de te kleine obstakelvrije zone tussen de keerwanden en de weg.

---

<sup>5</sup> Dit oordeel vloeit ook voort uit de richtlijnen zijnde de ASVV-2004 voor de marathonweg en de NOA voor de Op/afritten A20.

Op basis hiervan verwacht de Commissie dat de vormgevingseisen voor een duurzaam-veilige inrichting voor de alternatieven 3A, 3B, 3C, 4 en 5 niet gehaald zullen worden. Deze alternatieven zullen op het aspect duurzaam veilig in dat geval slechter beoordeeld worden dan nu het geval is in de aanvulling op het MER. De Commissie adviseert hiermee bij de keuze over het voorkeursalternatief rekening te houden.

### **Bereikbaarheid**

Uit het schetsontwerp met bijbehorende lengteprofielen van alternatief 3B blijkt ook dat bij de kruispunten nabij de aansluiting met de A20 tijdens de spitsperioden sprake is van hoge verkeersbelastingen tot zelfs overbelasting en dus van stagnerend verkeer. De snelheid van 70 km/uur zal zodoende zeker voor het noordelijk deel van de Marathonweg tijdens de spitsperioden niet haalbaar zijn. De aanvulling geeft geen inzicht in de verkeersafwikkeling voor de overige kruispunten van de Marathonweg. De Commissie acht het waarschijnlijk dat ook hier sprake zal zijn van stagnerend verkeer tijdens de spitsen. Hierdoor komt de haalbaarheid van 70km/uur nog meer onder druk te staan.

Doordat het reistijd criterium gedefinieerd is voor de ongehinderde doorstroming **buiten** de spitsen komt het effect van voornoemde stagnatie niet tot uitdrukking in de effectscore waarop de alternatieven beoordeeld worden. Wel zou deze stagnatie tot uitdrukking kunnen komen in het criterium doorstroming, doch hierin worden alleen de I/C verhoudingen op de wegvakken in beschouwing genomen terwijl de kruispunten grotere knelpunten opleveren. De betreffende effectscore geeft naar oordeel van de Commissie voor alle alternatieven een te positief beeld.

Verkeersstagnatie zal effecten hebben op de routekeuze van de verkeersdeelnemers. Het gebruikte statische verkeersmodel houdt hier onvoldoende rekening mee, waardoor de verkeersaantrekkende werking van de Marathonweg geringer zal zijn dan de huidige verkeersanalyse laat zien.

De Commissie adviseert om bij de afweging van de alternatieven en de keuze van het voorkeursalternatief rekening houden met de conclusies dat:

- de modelanalyses een te positief beeld geven van de verkeersaantrekkende werking van de Marathonweg. Tijdens de spitsen treedt op het noordelijk deel van de Marathonweg zoveel verkeersstagnatie op dat naar verwachting een deel van het verkeer een andere route neemt. Het uitvoeren van verkeersanalyses met dynamisch verkeersmodellen kan hier een beter inzicht in geven;
- de positieve effecten van 70km op de reistijden bij alternatieven 3A, 3B, 3C, 4 en 5 alleen betrekking hebben op de periodes buiten de spitsen. In alle alternatieven zal uitgaande van het geleverde schetsontwerp tijdens de spitsperioden zeker bij de kruispunten nabij de aansluitingen met de A20 sprake zijn van een slechte doorstroming.



De Commissie adviseert bij de keuze over het voorkeursalternatief rekening te houden met een beperktere verkeersafwikkeling op het noordelijk deel van de Marathonweg. Dit geldt voor alle alternatieven tijdens de spitsuren. De Commissie adviseert om voor het bestemmingsplan de robuustheid van het voorkeursalternatief te toetsen door verkeersanalyses van de Marathonweg met de aansluitende wegvakken in de omgeving uit te voeren met dynamische verkeersmodellen.

## 2.3 Geluidhinder

### 2.3.1 Studiegebied

#### *MER*

In de effectbeoordeling geluid valt op dat de wegen in de buurt van de Marathonweg (Westlandseweg, Floris de Vijfdelaan, Billitonlaan, Marnixlaan, Arij Koplaan, Industrierweg) slechts gedeeltelijk zijn beschouwd en niet de volledige wegen. De afbakening van het studiegebied 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 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 is. Daarnaast zijn de woningen gelegen aan de zijwegen van de Marathonweg onvoldoende in het geluidonderzoek betrokken.

#### *Aanvulling*

In de aanvulling zijn de resultaten van een akoestisch onderzoek beschreven dat een groter studiegebied beslaat. Hierin zijn de geluideffecten ten gevolge van ten minste alle wegen onderzocht 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.

Hieruit blijkt dat de toename van geluidhinder op de Marathonweg en de directe omgeving groter zal zijn dan de afname van de geluidhinder op de overige wegen. Dit komt vooral door het extra verkeer dat door de Marathonweg wordt aangetrokken en de snelheid van 70 km/uur bij alternatief 3. Bovendien zitten langs de Marathonweg een paar hoogbouwsituaties in vergelijking met de laagbouw langs de overige wegen.

### 2.3.2 Methodiek

#### *MER*

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 onderbouwd om de volgende redenen<sup>6</sup>:

- 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 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.
- 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 (zie ook hoofdstuk 3).

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.

#### *Aanvulling*

In de aanvulling zijn het aantal geluidgehinderden in het studiegebied in beeld gebracht op basis van de dosiseffectrelatie, zoals deze is opgenomen in bijlage 2 van de Regeling omgevingslawaai.

Daaruit blijkt dat behoudens alternatief 1 voor alle alternatieven en varianten er sprake zal zijn van een kleine toename van het aantal geluidgehinderden. Ten opzichte van de huidige situatie is er sprake van een relatief forse toename van het aantal geluidgehinderden maar deze toename wordt grotendeels veroorzaakt door de toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling.

Uit de resultaten van een rekenpunt bij een woning aan de Wilhelminasingel blijkt dat de A20 maatgevend is voor de geluidbelasting van woningen nabij de A20. Als de A20 meegenomen wordt dan zullen de verschillen tussen de alternatieven kleiner zijn. Het niet meenemen van de cumulatieve effecten van de A20 in de effectbeoordeling geeft geen wezenlijk ander beeld bij de beoordeling tussen de verschillende alternatieven onderling. Het totaal aantal geluidgehinderden zal echter veel groter zijn (voor alle varianten) indien bij de cumulatie de geluidbelasting ten gevolge van de A20 wordt meegenomen.

---

<sup>6</sup> Deze 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.

### 2.3.3 Mitigerende maatregelen

#### *MER*

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 verkeers- 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.

#### *Aanvulling*

De verkeerskundige en ruimtelijke inpasbaarheid van aanvullende maatregelen zoals geluidschermen en/of stiller asfalt<sup>7</sup>, zijn in de aanvulling niet diepgaand onderzocht. Redenen die hiervoor worden aangedragen zijn de volgende:

- Stil asfalt geeft een afname van circa 3 dB op vooral rechte stukken. Bij de alternatieven 1 t/m 3 is sprake van diverse kruispunten en rotondes en derhalve zal het reducerend effect bij deze alternatieven beperkt zijn. Voor alternatieven 4 en 5 kan het toepassen van stil asfalt een effectieve maatregel zijn.
- Vanwege de problemen van inpassing en de barrièrewerking heeft het geen voorkeur om geluidschermen toe te passen. Er is sprake van één knelpunt met betrekking tot geluid dat niet teniet kan worden gedaan door bronmaatregelen. Hiervoor zal bij de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief oplossingen gezocht worden.

De effecten van stil asfalt zijn in voldoende detail beschreven om een keuze over het voorkeursalternatief te kunnen maken. De Commissie verwacht niet dat de knelpunten met betrekking tot geluid na toepassing van mitigerende maatregelen zodanig zullen verschillen dat het tot een andere keuze van het voorkeursalternatief zal leiden.

De Commissie adviseert om voor het voorkeursalternatief de effecten van alle mitigerende maatregelen te beschrijven.

---

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

## 2.4 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

### *MER*

Door de in de vorige paragrafen beschreven tekortkomingen in het MER 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 kans dat alternatieven 3, 4 en 5 mogelijk niet haalbaar zijn en de onjuiste beoordelingsmethodiek voor geluid.

### *Aanvulling*

In de aanvulling ontbreekt nog informatie over de effecten van mitigerende maatregelen. Daarnaast leidt de informatie over de ontwerpschetsen tot onzekerheid over de robuustheid en haalbaarheid van de alternatieven 3,4 en 5.

De Commissie adviseert om de keuze voor het meest milieuvriendelijk alternatief te onderbouwen op basis van het probleemoplossend vermogen, de effecten en de haalbaarheid van de alternatieven. Daarnaast adviseert de Commissie om voor het besluit over het bestemmingsplan de effecten van het meest milieuvriendelijk alternatief te beschrijven, inclusief de effecten van mitigerende maatregelen.

## 3. Aanbevelingen voor het vervolgproces

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

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 de 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:

- 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 structuren en hoe deze de Marathonweg in de verschillende varianten kruisen.
- De ruimtelijke verbeelding van mogelijke geluidwerende voorzieningen, eventueel een combinatie daarvan met een gebouw of bouwwerk.

De Commissie adviseert om mogelijkheden om de ruimtelijke samenhang te verbeteren bij het bestemmingsplan te visualiseren. Dit tekenen en verbeelden van mogelijke toekomst van de Marathonweg kan het vervolgproces op gang brengen en houden.

### 3.2 Effectvergelijking 50 en 70km/uur

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 is moeilijk te interpreteren omdat beide snelheidsvarianten alleen vergeleken zijn met de autonome situatie en niet onderling.

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 blijkt te zijn (zie paragraaf 2.2).



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen

**Bevoegd gezag:** gemeenteraad van Vlaardingen

**Besluit:** wijziging van het bestemmingsplan

**Categorie Besluit m.e.r.:** D01.2

**Activiteit:** het aanpassen van de Marathonweg waarbij verschillende opties worden onderzocht variërend van kleinschalige reconstructie tot en met van 1x1 naar 2x2 rijstroken met gedeeltelijke tunnel.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de krant "Groot Vlaardingen" van: 4 maart 2009  
ter inzage legging informatie over het voornemen: 25 februari 2009 tot en met 28 maart 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 26 maart 2009

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 9 juni 2009

inhoudseisen vastgesteld: 10 september 2009

kennisgeving MER in Groot Vlaanderen van: 16 november 2010

ter inzage legging MER: 22 november 2010 tot en met 11 januari 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 18 januari 2011

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 7 maart 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 29 april 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 22 juni 2011

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

Ing. E.H.A. de Beer

ing. P. Bloemerts

ing. J.M. van der Grift

mr. M.A.P.C. van Loon (voorzitter)

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die

gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- MER Marathonweg, dossier c1624-01.001, d.d. april 2010;
- Samenvatting MER Aanpassing Marathonweg;
- MER Marathonweg verkeersberekeningen;
- MER Marathonweg Vlaardingen Effectbeoordeling geluid, d.d. september 2009;
- MER Marathonweg Vlaardingen Effectbeoordeling luchtkwaliteit, d.d. december 2009;
- MER Marathonweg Deelrapport Externe veiligheid;
- MER Marathonweg Deelrapport Ruimtelijke Kwaliteit & Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie, d.d. november 2009;
- Memo huidige situatie Marathonweg t.b.v. informatie aan BenW, d.d. 16 augustus 2010;
- Memo bij het MER Marathonweg, d.d. 16 augustus 2010;
- MER Marathonweg, aanvulling op het MER, d.d. 14 maart 2011.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 22 februari 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.



## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. J.E. Verwij, Vlaardingen
2. R. de Jonge, Vlaardingen, 2x
3. D.F. Lemson, Vlaardingen
4. P. Steenhoek, Vlaardingen
5. J.P. van der Meulen, Vlaardingen
6. A. Leenders, Vlaardingen
7. W.C. Louwe, Vlaardingen
8. J. Taal, Vlaardingen
9. R. de Voogt, Vlaardingen
10. R. van Immerseel, Vlaardingen
11. D. van der Hoek, onbekend
12. B. Kruit, onbekend
13. J.S. van Veelen-Assenberg, onbekend

Verslag informatieavond van 7 december 2010





## Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Reconstructie Marathonweg te Vlaardingen en de aanvulling daarop

De gemeente Vlaardingen wil de Marathonweg vanaf de aansluiting met de A20 tot en met de spookruising bij de Deltaweg aanpassen om de doorstroming te verbeteren. Voor de besluitvorming over de bestemmingsplanwijziging is een milieueffectrapport opgesteld. De gemeenteraad van Vlaardingen is bevoegd gezag.



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3211-5

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

