

Stedelijke Ontwikkeling

Staf



Gemeente Vlaardingen

Postbus 1002
3130 EB Vlaardingen

Bezoekadres:
Westnieuwland 6
3131 VX Vlaardingen

Telefoon:
(010) 248 4000

www.vlaardingen.nl/contact

www.vlaardingen.nl

Vereniging Leefbaarheid Marathonweg e.o.
Graaf Arnulfstraat 35
3132 JC VLAARDINGEN

t.a.v. De heer G. de Ruiter



datum	onderwerp	pagina
11 juli 2017	Leefbaarheid Marathonweg en omgeving	1/5
briefnummer	uw kenmerk	bijlage(n)
1594203		1

Geachte heer De Ruiter,

Naar aanleiding van uw brief aan de gemeenteraad van 18 mei 2017, uw brief aan wethouder van Harten van 16 mei 2017 en de door u vragen van 17 mei 2017, kunnen wij u als volgt berichten.

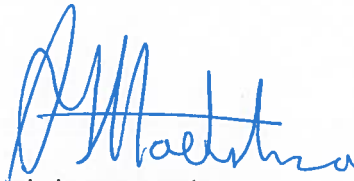
In uw brief aan de heer Van Harten verzoekt u om op korte termijn een afspraak in te laten plannen, zodat besproken kan worden hoe de informatievoorziening in de toekomst zal gaan plaatsvinden en wie door wie wordt geïnformeerd. Dat overleg hebben wij als positief en constructief ervaren. Daarbij hebben wij goede en duidelijke afspraken gemaakt.

Voor de beantwoording van de door u overhandigde vragen, verwijzen wij u graag naar de bijlage.

Wij hopen dat uw bijdrage in de denktank op een inhoudelijke wijze goed vorm krijgt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Vlaardingen,


de secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

 L.b.
de burgemeester,
mr. A.M.M. Jetten MSc

Bijlage: beantwoording vragen 17 mei 2017

Wilt u bij beantwoording van deze brief het briefnummer 1594203 vermelden.



Bijlage bij brief 1594203

Vraag 1: In de Beheersverordening Vergulde Hand West van juni 2014 staat (o.a.): "Met de uitvoering van de plannen uit het Integraal Uitvoeringsplan Rivierzone ontstaat 50 ha aan nieuw en geherstructureerd bedrijventerrein." (pag. 17).

a. *Hoeveel personen werken er thans binnen deze Rivierzone?*

Er zijn in totaal 8.477 arbeidsplaatsen binnen de Rivierzone, verdeeld over de diverse industrie-/bedrijfsterreinen.

b. *Hoeveel procent van deze Rivierzone is er thans in gebruik?*

Op de bestaande bedrijventerreinen is een leegstand van bedrijfspanden van ongeveer 4 á 5 procent. Dit is op het niveau van een gezonde frictieleegstand. Frictieleegstand wordt met name opgenomen door lokale bedrijven die willen groeien of krimpen en daarom een nieuwe locatie zoeken. Frictieleegstand zorgt dus niet voor grote toe- of afnames. Voor wat betreft bedrijfsterreinen staat er op dit moment nog 3 hectare leeg in de Zevenmanshaven en is er toekomstig uitgeefbaar terrein van 11 hectare op Vergulde Hand West.

c. *Welke uitbreiding in personen- en vrachtverkeer verwacht u door de uitvoering van deze plannen?*

In het verkeersprognosemodel van de gemeente Vlaardingen wordt prognosejaar 2030 gehanteerd. Alle 'zekere' ontwikkelingen met de daarbij behorende verkeersgeneratie zijn in dit model opgenomen. Ook de verkeerseffecten van de ontwikkeling Vergulde Hand West zijn opgenomen in deze verkeersprognoses voor 2030. Op basis van het verkeersmodel leidt de ontwikkeling Vergulde Hand West tot 1.265 mvt/etmaal extra verkeersbewegingen. Dit aantal is reeds verwerkt in de verkeersprognoses voor 2030.

d. *Welke rol speelt de Marathonweg in deze plannen?*

Het verkeer vanaf het te ontwikkelen gebied Vergulde Hand West wikkelt zich over diverse wegen in Vlaardingen af, waaronder de Marathonweg. Op basis van het verkeersprognosemodel 2030 kunnen we de verkeersdruk in 2030 voor de Marathonweg inschatten. Bij het maken van plannen voor de Marathonweg wordt hiermee rekening gehouden.

Vraag 2: In de bij vraag 1 genoemde verordening staat onder andere op blz. 27 dat er sprake kan zijn van 'Reconstructiesituaties' ten aanzien van het verkeerslawaaï.

Hoe verhouden deze 'Reconstructiesituaties' zich met de uitgangspunten van het 'Beleid hogere waarden Vlaardingen 2016' zoals gepubliceerd in Gemeenteblad 2016 nr. 156882?

Er is sprake van een reconstructie als er een fysieke wijziging aan een weg is, waardoor er sprake is van een significante geluidstoename (+2 dB). Als daar sprake van is, moet een hogere waarden procedure worden doorlopen, waarbij wordt getoetst aan het hogere waarden-beleid. Overigens maakt de genoemde beheersverordening geen fysieke wijziging van de Marathonweg mogelijk, zodat er ook geen sprake is van een reconstructie.

Vraag 3: In de bij vraag 1 genoemde verordening staat onder andere op blz. 27 en 28 dat het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door artikel 5.2 van de Wet Milieubeheer. In deze zogenoemde Wet Luchtkwaliteit zijn jaar- en daggemiddelden van belang. De gemeente is er van op de hoogte dat grenswaarden op de Marathonweg regelmatig worden overschreven.

Hoe verhouden de ontwikkelingen binnen de Rivierzone zich met de maximale milieubelasting?

De toetsingskaders voor luchtkwaliteit zijn jaargemiddelden. Het is mogelijk dat deze op een willekeurige dag worden overschreden, echter de jaargemiddelden voldoen (zowel volgens meting als volgens berekening) aan de normen van de Wet luchtkwaliteit. Daarnaast zijn er normen voor het maximale aantal overschrijdingsdagen. Ook aan deze norm wordt voldaan. Hierbij is rekening gehouden met de verkeer aantrekkende werking van ontwikkelingen die op grond van vigerende plannen mogelijk zijn, zoals Vergulde Hand West.

Vraag 4: Op blz. 28 van de bij vraag 1 genoemde verordening staat op blz. 28 de volgende aanname: Gezien het consoliderende karakter van de voorliggende beheersverordening, wordt aangenomen dat er geen verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt. Een nadere toetsing aan de grenswaarden voor NO2 en PM10 wordt derhalve niet nodig geacht.



- a. *Hoe verwacht de gemeente Vlaardingen haar zorgplicht ten aanzien van haar bewoners te waarborgen indien bij verdergaande intensivering van het verkeer geen toetsing dan wel herijking nodig wordt geacht?*

De beheersverordening is consoliderend van aard, waardoor deze geen intensivering van het verkeer mogelijk maakt (ook in het tot dan toe van kracht zijnde bestemmingsplan was immers al bedrijvigheid voorzien in het plangebied). De verdere intensivering van het verkeer en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit worden jaarlijks gemonitord door het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

- b. *Hoe verhoudt het 'niet toetsen' zich met de uitgangspunten van het 'Beleid hogere waarden Vlaardingen 2016' zoals gepubliceerd in Gemeenteblad 2016 nr. 156882?*

Het hogere waardenbeleid is niet van toepassing op luchtkwaliteit. Voor geluid zie het antwoord bij 2a.

Vraag 5: Hoe kan het zijn dat Politieke Partijen in Vlaardingen verklaren niet op de hoogte te zijn van de ontwikkelingen rondom de Coolport aan de Zevenmanshaven terwijl het College van de gemeente Westland in haar vergadering van 6 december 2016 vaststelt dat de gemeente Vlaardingen toestemming heeft verleend voor een kadefunctie ten behoeve van de ontwikkeling van Coolport Westland?

Na een oriënterend gesprek met een vertegenwoordiger van Coolport in oktober 2016 hebben wij tot op heden geen vergunningaanvraag ontvangen. Het klopt dat in de openbare besluitenlijst van de gemeente Westland van 6 december 2016 melding wordt gemaakt van het feit dat wij officieel toestemming hebben verleend om op de open strook bij de Zevenmanshaven een kadefunctie te realiseren. Dit is tot op dit moment echter (nog) niet aan de orde.

Vraag 6: In de meerjarenbegroting 2017 - 2020 van de gemeente Vlaardingen is op blz. 105 een overzicht van investeringen opgenomen. Daarin is voor 2019 een geraamde investering voor de Spoortunnel Marathonweg een bedrag van € 1 miljoen opgenomen.

- a. *Wat voor soort investering betreft dit?*

De investering in 2019 staat onder de noemer Spoortunnel Marathonweg. Dit krediet is administratief aan hetzelfde begrotingsnummer gekoppeld, maar is bestemd voor de kruising van de Marathonweg met de Westlandseweg en aansluiting A20.

- b. *Rechtvaardigt dit een verhoging in geraamde kapitaallasten van € 45.000 voor het eerstvolgende jaar?*

Hier is geen sprake van rechtvaardigheid maar van een doorbelastingssystematiek die voor de gemeente gebruikelijk is.

Van onderstaande vragen heeft een aantal expliciet betrekking op de inhoud van het Actieplan Mobiliteit. Momenteel loopt een consultatieperiode van het Actieplan Mobiliteit. De vragen die expliciet betrekking hebben op het Actieplan Mobiliteit worden hieronder niet uitvoerig beantwoord, maar meegenomen in het consultatietraject van het Actieplan. In september worden het aangepaste Actieplan en de reactienota aan het college van B&W ter vaststelling aangeboden. In deze reactienota zullen uw vragen ook inhoudelijk worden beantwoord.

Vraag 7: In het concept Actieplan Mobiliteit van 2 mei 2017 is op blz. 14 onder doelstelling de volgende zin opgenomen: "Het garanderen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat langs deze corridor."

- a. *Wat is in uw ogen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat?*

Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is afhankelijk van diverse factoren. In hoofdstuk 7 van het Actieplan Mobiliteit worden enkele factoren genoemd, zoals het akoestisch klimaat en de luchtkwaliteit. De berekende waarden worden getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer. Daarnaast is een Ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid waaraan getoetst wordt. De gemeente heeft in dit document voor verschillende gebiedstypen ambities geformuleerd die scherper zijn dan de wettelijke normen.



- b. *Welke grenzen worden daarbij gehanteerd?*
Zoals hierboven aangegeven de grenswaarden uit de Wet geluidhinder, Wet milieubeheer en het Ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid.
- c. *Wie stelt deze grenzen vast?*
De landelijke normen voor luchtkwaliteit zijn gebaseerd op Europese regels, de normen voor geluid zijn gebaseerd op de Wet geluidhinder, de normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder uit het Ambitiedocument komen van de gemeente
- d. *Hoe verhouden de (nog vast te stellen?) grenzen zich ten opzichte van de 'nullijn' van vandaag?*
Aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. De ambitie die het college heeft geformuleerd in het Ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid ligt echter hoger dan de wettelijke grenswaarden. Daar waar mogelijk streeft het college dan ook naar verdere verbetering.

Vraag 8: Op blz. 17 van het bij vraag 7 genoemde actieplan staat bij de doelstelling: "Dit bereiken we door deze wegen zodanig in te richten dat het woon- en leefklimaat langs deze wegen verbeterd wordt."

- a. *Zegt u daarmee dat het woon- en leefklimaat op dit moment onvoldoende is?*
Op dit moment wordt in Vlaardingen voor luchtkwaliteit voldaan aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Echter, zoals eerder gesteld liggen de ambities van het college op grond van het Ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid hoger. Er wordt derhalve gestreefd naar verbetering.
- b. *Wat is de door u te hanteren norm om vast te stellen of er daadwerkelijk verbeteringen plaatsvinden?*
Bij vraag 7 genoemde wetgeving en het Ambitiedocument gebiedsgericht milieubeleid.
- c. *Wat is de door u te hanteren 'nullijn' ten opzichte waarvan de verbeteringen vastgesteld zullen kunnen worden?*
De wetgeving hanteert niet een zogenaamde 'nullijn', maar grenswaarden waaraan getoetst moet worden. Het is evident dat maatregelen rondom de Marathonweg een positief effect moeten hebben op de lucht- en geluidssituatie.

Vraag 9: Op blz. 27 van het bij vraag 7 genoemde actieplan staat: "Optimalisering van de Marathonweg is zowel vanuit verkeerskundig als ruimtelijk- en milieuoogpunt gewenst. Verkeerskundig, omdat de doorstroming op de Marathonweg bevorderd dient te worden en de reistijd – mede door slimme verkeersoplossingen – zo betrouwbaar mogelijk moet zijn. Ruimtelijk en milieutechnisch, omdat maatregelen noodzakelijk zijn om de geluidhinder te beperken, de barrièrewerking van de weg te verkleinen en de in te vullen kavels in de Marathonwegzone een passende functie te geven."

- a. *Waarom wordt hier onder de noemer 'milieutechnisch' alleen gesproken over geluidshinder?*
Deze opsomming is niet uitputtend. Zoals elders in het Actieplan aangegeven betreft het ook luchtkwaliteit.
- b. *Is geluidshinder de enige milieutechnische maatregel die de gemeente voorstaat?*
Nee, ook wordt gezocht naar maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.
- c. *Wat is de gemeente van plan te ondernemen ten aanzien van de overige milieutechnische zaken zoals: trillingen en gezondheidsbedreigende concentraties van PM10, PM2,5, NO2, NO en O3?*
In de Visie Marathonwegzone onderzoeken we mogelijke maatregelen die in potentie een positief effect hebben op luchtkwaliteit. Daarbij kan gedacht worden aan een groene golf, waarbij verkeer zo min mogelijk optrekt en afremt. Ook kan gedacht worden aan andere maatregelen, zoals een deels verdiepte ligging. In het proces Visie Marathonwegzone werken we dit verder uit.

Vraag 10: In de bij vraag 9 aangehaalde zinsnede uit het actieplan wordt gesproken over optimalisering vanuit verkeerskundig, ruimtelijk en milieuoogpunt.

- a. *Wat zijn de plannen van de gemeente ten aanzien van de beperking van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Marathonweg?*
De Marathonweg blijft een route voor gevaarlijke stoffen.
- b. *Of is de Marathonweg straks de enige 'gevaarlijke stoffen-corridor' binnen de stadsgrenzen?*
De route gevaarlijke stoffen loopt vanaf de A20 over de Marathonweg naar de Rivierzone en vanaf de A4 over de Vulcaanweg.



Vraag 11: Op blz. 28 van het bij vraag 7 genoemde actieplan staat: "De GOW+-wegen kunnen tevens dienen voor een goede ontsluiting van de binnenstad. Daarbij zien we kansen om de Marathonweg als westelijke toegangsweg tot de binnenstad in te zetten."

Hoe stelt u zich de ontsluiting voor bij een grotere verkeersintensiteit ten gevolge van de toename van de bedrijfsactiviteiten in / bij de Koggehaven, de Vergulde Hand West en de Coolport Zeemanshaven? Welke verkeerstechnisch maatregelen stelt u zich voor bij de thans al problematische kruising van de Marathonweg met de Marnixlaan?

Uit de studies die in het kader van de Visie Marathonwegzone worden uitgevoerd, moet blijken wat het absorptievermogen van de Marathonweg is, zowel vanuit verkeerskundig, als milieutechnisch oogpunt. Afhankelijk daarvan kan gekozen worden voor sturende maatregelen, waarbij een deel van het verkeer naar de binnenstad via de Marathonweg – Marnixlaan naar de parkeergarage Stadhuis kan rijden. Studies wijzen uit dat oplossingen als een turborotonde of verkeerslichten een goede oplossing kan bieden voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt Marathonweg/Marnixlaan. Dit wordt ook verder uitgewerkt in de Visie Marathonwegzone.

Vraag 12: Op blz. 34 van het bij vraag 7 genoemde actieplan staat: Hieronder worden enkele zaken genoemd die bij het herinrichten van de Marathonweg een rol kunnen spelen.

Waarom wordt hier (en op vele andere plaatsen in het conceptplan) niet als eerste de zaak genoemd die een rol MOET spelen, namelijk 'leefbaarheid'?

Zoals in hoofdstuk 2.3 reeds aangegeven – en door uzelf aangehaald – is het verbeteren van de leefbaarheid een uitgangspunt bij de reconstructie van de Marathonweg. Onder 'doelstelling' staat de zinsnede: "Het garanderen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat langs deze corridors."

Vraag 13: Op blz. 55 van het bij vraag 7 genoemde actieplan staat onder 7.5 'Gezondheidseffecten' onder andere: "Op basis van de luchtkwaliteitsberekeningen is er weinig verschil tussen de referentiesituatie en de berekende scenario's. Voor het hele gebied wordt in 2030 een sterke afname van de luchtverontreiniging voorspeld ten opzichte van de situatie nu, wat voor de bewoners van Vlaardingen mogelijk gezondheidswinst zal opleveren. Niettemin blijft het van belang om een algehele verbetering van de luchtkwaliteit te blijven nastreven."

- a. *Wat verstaat u onder 'weinig verschil'?*
Onder 'weinig verschil' wordt verstaan: verschillen die zodanig klein zijn, dat ze niet significant zijn en niet leiden tot merkbare effecten.
- b. *Waarop baseert u de sterke afname van de luchtverontreiniging?*
Dit laten de rekenmodellen voor 2030 zien. Dit houdt verband met het schoner worden van voertuigen en industrieën de komende 10-15 jaar.
- c. *Wat verstaat u onder 'referentiesituatie'?*
De referentiesituatie is de situatie zonder toepassing van de beleidsuitgangspunten en maatregelen die in het Actieplan Mobiliteit worden voorgestaan.
- d. *Van welke peildatum zijn de cijfers van de referentiesituatie?*
De referentiesituatie komt overeen met de huidige prognoses in het verkeersmodel voor 2030, zie ook beantwoording bij vraag 1.
- e. *Zijn deze gegevens voor de omwonenden van de Marathonweg beschikbaar?*
In het kader van de Visie Marathonwegzone zullen diverse nadere berekeningen worden opgesteld, die we graag met de leden van de denktank delen en ook in een brede bijeenkomst zullen presenteren.
- f. *Met welke veranderende omstandigheden is er in de berekende scenario's rekening gehouden?*
De beleidsuitgangspunten en maatregelen die in het Actieplan Mobiliteit worden voorgestaan.
- g. *Is daarin een volledige uitgifte van het industriegebied Vergulde Hand West met alle daaraan verbonden consequenties meegewogen?*
Hiermee is in de referentiesituatie rekening gehouden, zie ook vraag 1.