



## Q&amp;A Visie Marathonwegzone

<b>Probleemanalyse</b>	
Wat is het probleem?	Er spelen verschillende problemen: 1. Het verkeer stroomt niet goed door tussen A20 en Rivierzone. 2. Het verkeer geeft overlast in de vorm van geluid, trillingen en luchtvervuiling.
Wat zijn de wettelijke normen, en worden die overschreden?	1. De wettelijke normen voor geluid worden overschreden tussen de Billitonlaan en de Westlandseweg. 2. De wettelijke normen voor luchtkwaliteit worden niet overschreden. 3. Voor trillingen zijn geen wettelijke normen vastgelegd. Er is alleen een richtlijn voor wat een aanvaardbaar niveau is. Er wordt wel hinder van trillingen ondervonden.
Wat kan er gedaan worden tegen geluidsoverlast?	De aanpak begint bij de bron: het verkeer en het wegdek, door bijvoorbeeld stil asfalt. Daarna volgen maatregelen tussen de bron en de gehinderden, bijvoorbeeld door geluidschermen. En als laatste kunnen maatregelen bij de gehinderden worden genomen, zoals het isoleren van woningen.
Wat kan er gedaan worden tegen trillingen?	Trillingen verplaatsen zich door de grond. Door een demper of afscherming in de grond aan te brengen kunnen trillingen worden afgeremd. Het is niet onderzocht of dit goed werkt.
Wat kan er gedaan worden tegen vuile lucht?	De luchtvervuiling bestaat uit de achtergrondwaarde die van buiten de Marathonwegzone komt plus de vervuiling die het verkeer op de Marathonweg veroorzaakt. De achtergrondwaarde is 85 tot 90% van de vervuiling. De Marathonweg voegt daar nog 10 tot 15% aan toe. Maatregelen tegen vieze lucht worden op Europees niveau al genomen en de verwachting is dat daardoor op termijn een afname zal zijn van de verontreiniging. Dit geldt zowel voor de achtergrondconcentratie als de bijdrage van de Marathonweg.
<b>De concept-visie</b>	
Welke varianten zijn onderzocht?	1. Aanpassingen aan de weg samen met het verbeteren van de doorstroming door een gecoördineerde verkeersregeling. 2. Verleggen van de weg verder van de woningen af. 3. Doorgaande baan verdiept aanleggen bij de kruispunten. 4. Tegenhouden van (vervuilend) vrachtverkeer. 5. Alternatieve routes voor vrachtverkeer, zoals een westelijke rondweg (tussen Maassluisdijk en A20) of aansluiten op de Blankenburgverbinding (oortjes). 6. Glazen overkapping of een tunnel.
Zijn "oortjes" aan de Blankenburgverbinding onderzocht?	Oortjes zijn in het plan voor de Blankenburgverbinding dat nu wordt uitgevoerd niet mogelijk. Voor het maken van oortjes aan de Blankenburgverbinding is een nieuw plan en een nieuw Tracébesluit nodig. Rijkswaterstaat werkt niet mee aan aanpassingen van het Tracébesluit dat net onherroepelijk is geworden. Een dergelijke oplossing is pas na gereedkomen van de Blankenburgverbinding misschien weer bespreekbaar. Het duurt dan nog vele jaren voordat dit gerealiseerd zou kunnen zijn. Dat is geen oplossing voor de huidige problemen rond de Marathonweg. De route via de oortjes is voor een groot deel van het verkeer een omweg van een aantal kilometers. Naast het maken van oortjes zijn daarom andere maatregelen nodig om te voorkomen dat verkeer van de huidige routes gebruik blijft maken.
Is een milieuzone onderzocht?	Met het tegenhouden van vervuilend verkeer is weinig verbetering te bereiken, omdat maar 10 tot 15% van de luchtvervuiling door het wegverkeer wordt veroorzaakt en daarvan wordt met deze



	<p>maatregelen maar een deel weggenomen.</p> <p>Het invoeren van een milieuzone kost enkele jaren. Door het steeds schoner worden van het verkeer wordt de verbetering van de luchtkwaliteit in die jaren "vanzelf" bereikt. Bovendien kan er sprake zijn van een waterbed-effect. Als het 'vuile' verkeer gaat omrijden, verplaats je het probleem alleen (en wellicht naar een plek waar meer woningen staan).</p> <p>Het handhaven van een milieuzone is een kostenpost.</p>
Is een westelijke ontsluitingsweg onderzocht?	<p>Een westelijke ontsluitingsweg parallel aan de Blankenburgverbinding zal ergens op de A20 moeten aansluiten. Die ruimte is er nu niet en Rijkswaterstaat werkt niet mee aan aanpassingen aan het Tracébesluit voor de Blankenburgverbinding, om hier eventueel wel ruimte voor te maken. Een dergelijke oplossing is pas na gereedkomen van de Blankenburgverbinding bespreekbaar. Het duurt daarna nog vele jaren voordat dit gerealiseerd zou kunnen zijn. Dat is geen oplossing voor de huidige problemen rond de Marathonweg.</p> <p>De route via een westelijke ontsluitingsweg is voor een groot deel van het verkeer een omweg van een aantal kilometers. Naast het maken van zo'n route zijn daarom andere maatregelen nodig om te voorkomen dat verkeer van de huidige routes gebruik blijft maken.</p>
Is een glazen overkapping onderzocht?	<p>Een glazen overkapping (of een tunnel) helpt wel goed tegen geluid en mogelijk tegen trillingen. Maar niet tegen luchtvervuiling, omdat die bij de uitgangen bij de kruispunten toch naar buiten komt. Met filters kan een deel worden afgevangen, maar zeker niet alles. De doorstroming van het verkeer wordt er niet door verbeterd. Dus de aanpassingen aan de weg en kruisingen zullen daarnaast ook nog nodig zijn.</p> <p>Een tunnel geeft beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, die nu over de Marathonweg gaan. Alternatieve routes daarvoor gaan door gebieden waar meer omwonenden zijn, waardoor de risico's dan zouden toenemen.</p> <p>Een glazen overkapping kost ca. 40 miljoen per kilometer. Een deel van dat geld kan worden terugverdiend door bijvoorbeeld de warmte uit de tunnel te gebruiken voor verwarming van woningen die er naast staan.</p>
Welke varianten worden nu voorgelegd om uit te kiezen?	<p>Er worden twee varianten voorgelegd :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Het aanpassen van de weg op het bestaande tracé samen met het verbeteren van de doorstroming door gecoördineerde verkeersregeling.</li><li>2. Een variant met het verleggen en gedeeltelijk verdiept aanleggen van de weg.</li></ol> <p>Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld een variant te kiezen die dan wordt uitgewerkt tot een echt ontwerp.</p>
<b>Financieel</b>	
Wat kost het?	<p>Variant 1 is geraamd op 18,5 miljoen.</p> <p>Variant 2 is geraamd op 33,5 miljoen.</p>
Wie betaalt dat/	<p>De gemeente heeft in de begroting zes miljoen opgenomen voor verbetering van de Marathonweg.</p> <p>De Metropoolregio Den Haag Rotterdam draagt enkele miljoenen bij voor de kruising met de A20 en voor stil asfalt.</p> <p>De Gasunie neemt de kosten voor aanpassing van de gasleiding langs de Marathonweg voor haar rekening.</p> <p>Daarmee kunnen nu nog niet alle kosten van de twee varianten worden gedekt.</p>
Zijn Europese subsidies onderzocht?	<p>Als de gekozen variant tot een ontwerp wordt uitgewerkt wordt een nauwkeurige kostenraming gemaakt. Daarbij wordt onderzocht hoe de financiering geregeld kan worden en welke subsidies mogelijk zijn, bijvoorbeeld Europese subsidies.</p>



<b>Totstandkoming visie</b>	
Waaruit bestond het participatieproces?	De gemeente heeft dit project aangegrepen om actief samen te werken met verschillende belanghebbenden. Daarvoor is een denktank opgericht, bestaande uit individuele bewoners, vertegenwoordigers van maatschappelijke groepen, Industriële Kring Vlaardingen, de gemeente, de DCMR en KuiperCompagnons die samen vorm hebben gegeven aan de uiteindelijke visie.
Wie coördineerde het participatieproces?	De gemeente coördineerde het participatieproces.
Wie zitten er in de denktank?	In de denktank zitten individuele burgers en vertegenwoordigers van verschillende maatschappelijke groepen: VVE Soenda, Industriële Kring Vlaardingen, Leefbaarheidsplatform Indische Buurt, Vereniging Leefbaarheid Marathonweg, de DCMR, adviesbureau KuiperCompagnons en de gemeente Vlaardingen.
<b>Inspraak</b>	
Hoe kan men meepraten over de inrichting van de Marathonweg?	De visie Marathonwegzone ligt vanaf 7 januari t/m 15 februari 2019 ter inzage. Reacties (zogenaamde zienswijzen) kunnen vóór 15 februari 2019 ingediend worden bij de gemeente. Op 23 januari 2019 om 20.00 uur is er een informatieavond in de burgerzaal van het stadhuis, Markt 11. Tijdens de informatieavond liggen er ook formulieren klaar waarop zienswijzen kunnen worden ingediend.
Wat gebeurt er met de reacties?	Iedereen die een zienswijze indient, krijgt hierop een reactie van de gemeente. Na de informatiebijeenkomst en de inspraakperiode worden alle reacties verwerkt.
<b>Hoe verder</b>	
Hoe verloopt de besluitvorming?	De visie met alle zienswijzen wordt in het tweede kwartaal 2019 voorgelegd aan het college van Burgemeester en Wethouders en aan de gemeenteraad. De raad wordt gevraagd een keuze te maken uit de twee varianten.
Wat gebeurt er nadat de raad een besluit heeft genomen?	Nadat een besluit genomen is, wordt de gekozen variant uitgewerkt tot een echt ontwerp met een nauwkeurige begroting. Aan de raad wordt dan gevraagd om dit ontwerp vast te stellen en het benodigde budget beschikbaar te stellen. Daarna wordt een bestek geschreven en het project wordt in delen aanbesteed. Dat kost ongeveer een half jaar.
Wanneer wordt er begonnen met de uitvoering?	Een half jaar nadat de gemeenteraad een besluit heeft genomen over het ontwerp, zal er een aannemer gevonden zijn die het gaat uitvoeren. Na een bouw-voorbereidingstijd van enkele maanden zou de bouw dan eind 2020/begin2021 kunnen starten.
Wat komt het eerste aan de beurt?	Onafhankelijk van welke variant er wordt gekozen: als eerste zal de kruising Marathonweg – Westlandseweg en de aansluiting op de A20 worden aangepast, omdat Rijkswaterstaat ook in 2022 aan de A20 aan het werk zal zijn. Tegelijk zullen maatregelen tegen geluidsoverlast worden genomen, afhankelijk van welke variant wordt gekozen.
Waar is meer informatie te vinden?	De concept-visie, meer informatie en nieuws is te vinden op <a href="http://www.vlaardingen.nl/marathonweg">www.vlaardingen.nl/marathonweg</a>