

Herziening bestemmingsplan Blankenburgverbinding A15/A20 - afrit 8

Gemeente Vlaardingen

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

identificatie

projectnummer:

20210268

projectleider:

Drs. W. Kraaijeveld

planstatus

datum:

16-09-2021

opdrachtgever:

Gemeente Vlaardingen

Inhoud

1.

1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3. Leeswijzer	5
2. Plaats en omvang van het project	7
2.1. Plaats van het project	7
2.2. Kenmerken van het project	9
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
3.1. Geluid	11
3.2. Bodem en water	11
3.3. Natuur	12
3.4. Luchtkwaliteit	12
3.5. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	13
3.6. Cultuurhistorie en archeologie	13
3.7. Aanlegwerkzaamheden	13
3.8. Mitigerende maatregelen	13
4. Conclusie	14

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

De gemeente Vlaardingen is voornemens de Marathonweg aan te pakken. Onderdeel van deze aanpak is het kruispunt Westlandseweg/Marathonweg/A20. Dit in verband met een matige verkeersafwikkeling in de huidige situatie en onvoldoende capaciteit in de toekomst.

De aanpassingen van de afrit zijn in strijd met het bestemmingsplan ten behoeve van de inpassing van het Tracébesluit voor de Blankenburgverbinding. Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een autoweg m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D1.1). De beoogde ontwikkeling maakt een weg van circa 400 meter mogelijk en blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waar dit document in voorziet.

1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?

In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3. Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

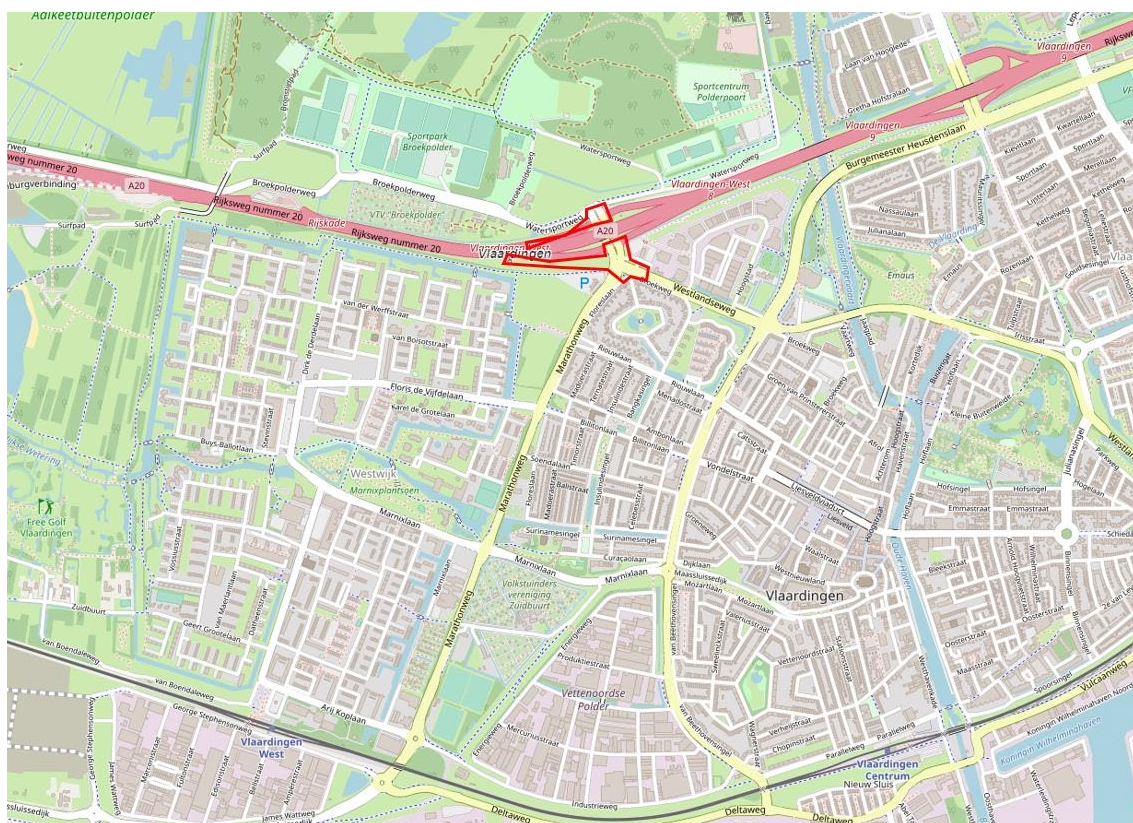
- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1. Plaats van het project

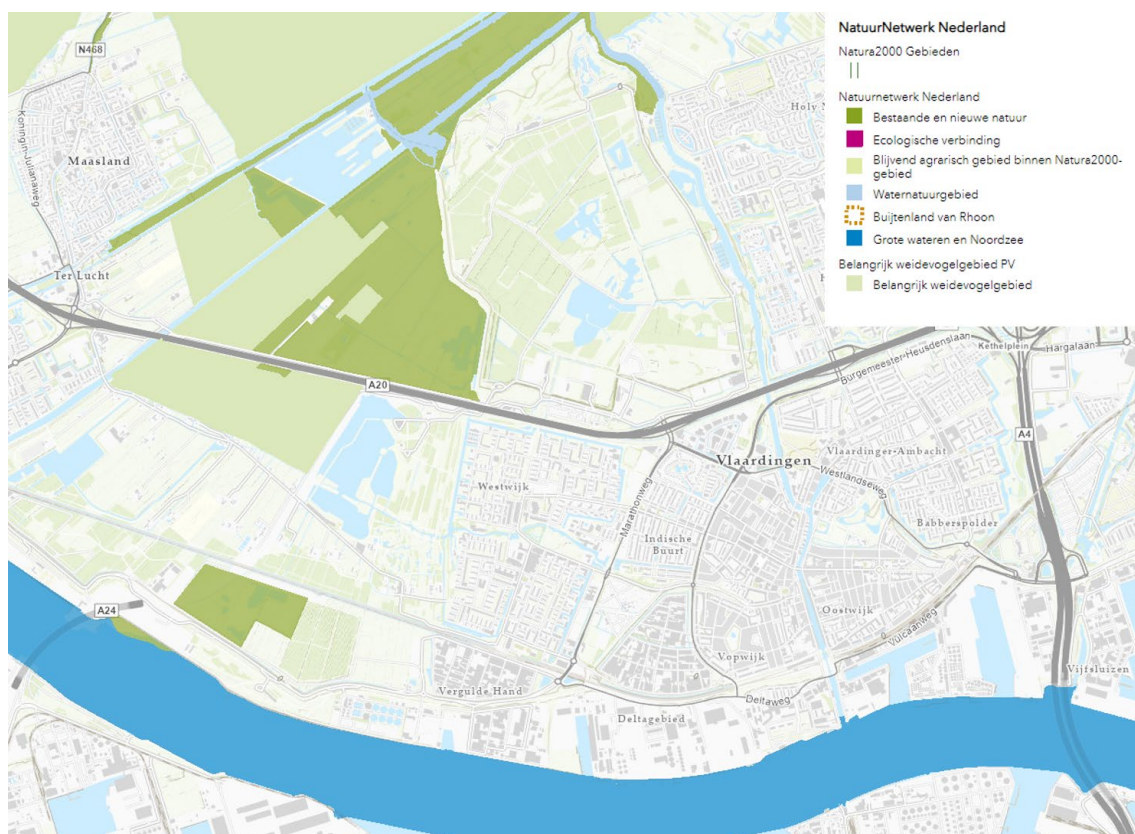
Het plangebied betreft de afrit 8 vanaf de A20 tot aan het kruispunt met de Marathonweg. In figuur 2.1 wordt de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 2.1 Ligging plangebied rood omlijnd

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Het plangebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Solleveld en Kapittelduinen ligt op circa 11 kilometer afstand. Het plangebied is niet gelegen binnen een waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden. Ook is het plangebied niet in een stiltegebied gelegen.



Figuur 2.2 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland (bron: Provincie Zuid-Holland)

2.2. Kenmerken van het project

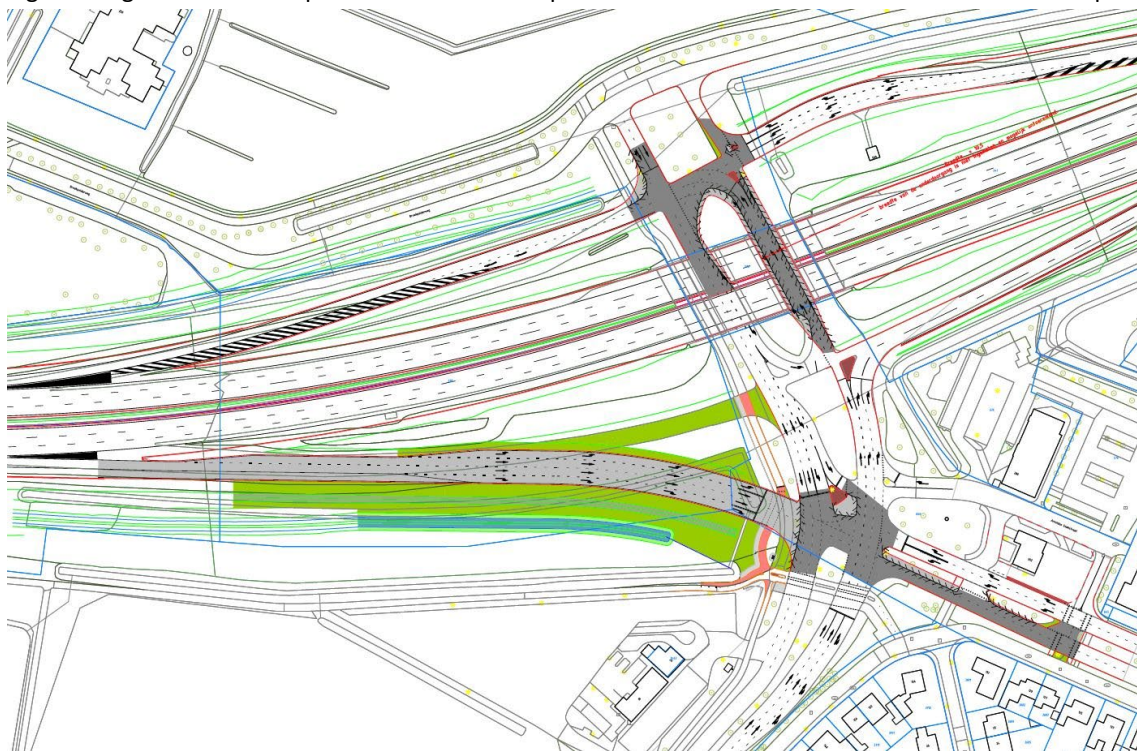
De beoogde ontwikkeling gaat op basis van een analyse van verschillende oplossingen uit van een kruispuntopimalisatie. De optimalisatie gaat uit van de volgende ingrepen:

1. Het verleggen van de westelijke afrit naar een positie tegenover de Westlandseweg waarbij de westelijke afrit wordt uitgebreid;
2. Uitbreiden van de afvoerende rijbaan Westlandseweg naar twee rijstroken;
3. Uitbreiden van de richting A20 Maassluis met twee opstelstroken, waardoor deze configuratie ook op de oprit doorgezet moet worden met de afstreping:

Door de verschillende conflicterende verkeersstromen op één kruisingsvlak te concentreren, ontstaan er veel kortere ontruimingstijden en heeft de verkeerslichtenregeling meer restcapaciteit. De regeling is dan robuust genoeg om de verkeerstoename naar de toekomst toe op een goede manier op te vangen. Het op de Marathonweg voorzien van twee opstelstroken richting de A20-west (naar Maassluis) zorgt voor voldoende opstelruimte waardoor het verkeer in één cyclus kan worden afgewikkeld.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken, dient de naastgelegen watergang deels verlegd te worden.

Figuur 2.3 geeft het ontwerp van het nieuwe kruispunt weer. Deze heeft de status van schetsontwerp.



Figuur 2.3 Impressie beoogde herinrichting

Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling worden de gebruikelijke bouwmaterialen en natuurlijke hulpbronnen benut. Afvalstoffen zullen slechts ontstaan tijdens de aanlegfase. Afvalstromen zullen zoveel mogelijk worden gescheiden ten behoeve van hergebruik.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Het plangebied overlapt deels het plangebied van de Blankenburgverbinding. Voor deze ontwikkeling is een separate mer-beoordeling opgesteld. De beoogde afrit zal aansluiten op de vernieuwde A20. De werkzaamheden voor de afrit worden afgestemd met de werkzaamheden voor de Blankenburgverbinding. Voor zover bekend zijn er redelijkerwijs verder geen te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1. Geluid

Om te bepalen wat de effecten van de ontwikkeling op het aspect geluid zijn, is een quickscan geluid uitgevoerd. Deze quickscan is toegevoegd in de bijlagen bij het bestemmingsplan.

In de quickscan zijn geluidberekeningen uitgevoerd om te bepalen van de geluidbelasting is op de gevels van omliggende woningen. Uit de berekeningen blijkt dat voor een beperkt aantal woningen er sprake is van een geringe toename van maximaal 0,14 dB. Met het menselijk gehoor beoordeeld is dit een niet significant effect (niet waarneembaar). Uit onderzoek naar overdrachtsmaatregelen is gebleken dat het niet haalbaar is om de beperkte toename te reduceren tot 0, dit is akoestisch financieel niet doelmatig.

Reconstructie

Er is getoetst of er sprake is van een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder. Dit is het geval als de toename van geluidbelasting (toekomstig minus heersend) meer bedraagt dan 1,5 dB.

Uit de berekeningen blijkt dat voor een beperkt aantal woningen er sprake is van een geringe toename van maximaal 0,57 dB. Met het menselijk gehoor beoordeeld is dit een niet significant effect (niet waarneembaar). Wanneer geluidreducerend asfalt wordt toegepast, is sprake van een geringe toename van maximaal 0,47 dB.

In ieder geval is de berekende toename voor alle onderzochte woningen minder dan 1,5 dB. Er is dus geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er hoeft geen hogere waarde te worden doorlopen en er hoeven in het kader van het project geen aanvullende maatregelen te worden afgewogen.

3.2. Bodem en water

Bodem

De ontwikkeling vindt plaats op gronden met de bestemming Groen. Hierdoor is er sprake van functiewijzigingen. Fietspaden en wegen betreffen echter geen plaatsen waar mensen gedurende langer periodes verblijven. Daarnaast bevinden zich in de huidige situatie geen bodem verontreinigende activiteiten plaats. Hierdoor wordt de bodemkwaliteit voldoende geacht voor de beoogde ontwikkeling. Met de ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect bodem uitgesloten worden.

Water

Het plangebied maakt geen deel uit van een grondwaterbeschermings- of waterwingebied. Het plangebied bevindt zich tevens niet in een kern- of beschermingszone van een watergang of waterkering. Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem worden milieuvriendelijke bouwmaterialen gebruikt gedurende de bouwfase. Hiermee heeft de beoogde ontwikkeling derhalve geen negatieve effecten voor de waterhuishoudkundige situatie.

3.3. Natuur

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebied

Het plangebied is geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Solleveld en Kapittelveld ligt op circa 11 kilometer. Het plangebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland/Natuurnetwerk Zuid-Holland.

Vanwege de afstand zijn directe effecten zoals areaalverlies, versnippering, verandering van de waterhuishouding en verstoring op voorhand uitgesloten. Voor het onderzoeken van de mogelijke effecten op het nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebied Biesbosch voor de aanlegfase is een AERIUS-berekening uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat geen sprake is van rekenresultaten die hoger zijn dan 0,00 mol N/ha/jr voor de aanlegfase van de ontwikkeling.

Soortenbescherming

Ter plaatse zijn geen bouwwerken of beplanting aanwezig waar zich beschermde dier- of plantensoorten kunnen vestigen. Nader onderzoek naar het aspect soortenbescherming is dan ook niet vereist. Vanuit soortenbescherming kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

3.4. Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek naar de luchtkwaliteit ter plaatse uitgevoerd. Dit onderzoek is toegevoegd in de bijlagen bij het bestemmingsplan.

Om de invloed van de gewijzigde wegenstructuur op de luchtkwaliteit in beeld te brengen is een worst-case situatie gemodelleerd. Hierbij is uitgegaan van de beoogde situatie (2031) en de daarbij behorende intensiteiten. Voor de gehanteerde verkeersintensiteiten is uitgegaan van Quickscan geluid van Witteveen en Bos, d.d. 5 maart 2021, referentienummer: 123337 / 21003.585. Daarnaast is uitgegaan van het referentiejaar 2021. Dit is worst-case omdat de concentraties luchtverontreinigende stoffen jaarlijks afnemen.

Uit het onderzoek blijkt dat in alle situaties ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.5. Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

De Marathonweg maakt deel uit van de gemeentelijke route voor gevaarlijke stoffen. Ook over de A20 worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het verleggen van de afrit zal echter niet leiden tot andere of grotere risico's.

Daarnaast is een weg geen (beperkt) kwetsbaar object. Hierdoor hoeft er niet getoetst te worden aan invloedsgebieden of PR-contouren en hoeft het groepsrisico niet te worden verantwoord. Vanuit het aspect externe veiligheid kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatadaptatie hiermee niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Ter plaatse wordt ook aan de WHO-normen voldaan. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.6. Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Er zijn geen cultuurhistorische waarden waar met de planontwikkeling rekening dient te worden gehouden. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect cultuurhistorie uitgesloten worden.

Archeologie

Ter plaatse zijn reeds proefsleuvenonderzoeken uitgevoerd. Er zijn geen archeologische waarden aanwezig die geschaad kunnen worden. Negatieve effecten vanuit archeologie kunnen uitgesloten worden.

3.7. Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

3.8. Mitigerende maatregelen

Voor dit plan zijn geen mitigerende maatregelen noodzakelijk.

4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.