

Gemeenteraad 22 november 2011, agendapunt 16, Besluitvorming NWO

(bijdrage CDA-Westland aan genoemd agendapunt met uitleg over haar standpunt)

Ik zou namens mijn fractie heel eenvoudig kunnen zeggen, zoals wij dat al een tijdje doen: CDA-Westland is tegen de aanleg van een Oranjetunnel zoals deze nu gepresenteerd wordt, en is voor de aanleg van een Blankenburgtunnel. Dit omdat deze op dit moment gewoon de beste oplossing is om de meeste van de huidige en toekomstige verkeersproblemen op te lossen in de ruit rond Rotterdam.

Maar misschien helaas voor u, zo ongenueanceerd wil ik het toch niet maken. Daarvoor heeft een NWO beslissing toch een te grote impact voor zowel mensen individueel, als voor de economie, als voor leefbaarheid in woonomgevingen en natuur, als voor Westland, als voor Nederland in totaal.

De fractie van CDA-Westland houdt zich nu al een tijdje bezig met de NWO. Al bij de fusie tot 1 gemeente Westland was het bijvoorbeeld een bespreekpunt. Ik noem wat omstandigheden die toen en nu een rol spelen is de discussies hierover.

Gezien alle aanslagen die het Westland op het tuinbouwareaal achter de rug had door de annexatie van een deel van Wateringen, de Westlandse Zoom, en alle bouwplannen binnen Westland, kon de fractie zich toen zeker vinden met een wensgedachte in de Greenportvisie om in ieder geval een Oranjetunnel nader te bekijken. Om tuinbouw in of om Westland haar belang te laten behouden was het namelijk nodig om nabij Westland nieuw glastuinbouwareaal te ontwikkelen om daarmee het glasareaal in dit gebied groot te houden. Een korte verbinding naar Voorne Putten zou daarbij wenselijk kunnen zijn.

Intussen is de tijd echter geheel veranderd. Uitbreiding van Westland naar Voorne Putten wordt nu uitgesloten geacht en Westland is inmiddels benoemd als topregio in Nederland voor glastuinbouw en aanverwante bedrijvigheid. Dat betekent concreet dat men er alles aan moet doen om binnen Westland zelf de optimale omstandigheden te verwezenlijken om de Greenportfunctie in stand te houden. En daarbij, dat men ook een aantrekkelijke leefomgeving weet te behouden of weet te creëren voor haar eigen bewoners en voor iedereen die hier wil werken. Dus niet alleen een groot industrieterrein, maar ook aandacht voor woon- en recreatieaspecten, ingepast tussen onze te handhaven kassengebieden.

Van belang voor zowel een NWO als de topregio Greenport Westland zijn ook de verschillende gerelateerde samenwerkingsverbanden zoals met Greenports Oostland en Barendrecht en de Mainport Rotterdam. Het lijkt erop dat die zich o.a. hebben kunnen vinden in de zogenaamde Coolport, welke in de buurt van de Beneluxtunnel komt te liggen. Een centrale ligging dus binnen genoemd gebieden, waarvoor wel een NWO, maar niet direct een Oranjetunnel noodzakelijk is, een gedachte die jaren geleden ook al anders was.

Het is hierbij allemaal van groot belang dat Westland zelf ook goed bereikbaar is, zowel in de interne verbindingen als naar buiten het gebied. De verwezenlijking van het 3-in-1 project in al haar onderdelen is daarbij essentieel, want daardoor wordt o.a. het onderliggend wegennet in Westland

sneller op de omliggende autosnelwegen A4 en A20 aangesloten. Het project kan wat dat betreft niet snel genoeg afgemaakt worden in haar huidige plannen!

Terug naar de nu te maken keuze voor een NWO en wat ons verder in de toekomst te wachten staat.

Ruim 2 jaar geleden vroeg mijn vorige fractievoorzitter Arie Wijten mij om t.b.v. de verkiezingen wat vergelijkingen te maken tussen de verschillende NWO opties, daarbij de scope niet alleen op de tunnelmonden te leggen, en vooral ook de consequenties voor Westland en Greenport Westland onder de aandacht te brengen. En dat heb ik geweten.

Maar vele mails, gesprekken, presentaties, discussies, etc. later heeft zich dan ook, wat ons betreft, een zeer onderbouwde conclusie gevormd die hopelijk ook doorgedrongen is bij de wethouder van Schiedam.

Wij ontkomen er niet aan op te merken dat een Oranjetunnel landelijk altijd gezien wordt in combinatie met een autosnelweg door Westland. Ik hoef maar te wijzen op de visie van de landschapsarchitecten, die ook als zodanig hadden ingesproken bij de Tweede Kamercommissie mbt de NWO. En dat is een aspect dat buiten de scope van het onderzoek van de projectorganisatie van de NWO gehouden werd of moest worden. De een spreekt van een A54 en de ander van een opgevoerde Veilingroute. Maar altijd met de bedoeling dat er doorgaand verkeer door Westland heen zal gaan, die dan kan aansluiten op de A20, en via de Oranjetunnel op de A15. Niet voor niets was deze oplossing ook altijd HET alternatief voor een A4-noord. Nu die A4-Noord er dan toch uiteindelijk gaat komen moet in ieder geval die keuze centraal staan in de aansluitende besluitvorming van de NWO.

Wij constateren slechts, maar wel met heel veel nadruk, dat er in Westland boven de grond geen ruimte meer is om een autonome verbinding te maken op autosnelwegniveau, die het doorgaand verkeer tussen de A4 nabij het Harnaschknooppunt en de A20 of A15 via de Oranjetunnel kan verbinden. Boven de grond willen wij het glasareaal niet opofferen, ook niet in een tijdelijk situatie van een afzinktunnel, en willen wij ook geen concessies doen die ten koste gaan van ruimte in de Zwethzone, een gebied trouwens dat OOK tot het Midden Delfland gebied behoort. Ook onze natuur met bijbehorende recreatiemogelijkheden horen bij ONS namelijk heilig te zijn om Westland leefbaar te houden!

Daarnaast moeten wij het absoluut niet willen dat onze locale en regionale wegen (lees vooral de Veilingroute en de Woudseweg) gebruikt moeten worden voor het doorgaande verkeer in een landelijk bedoeld netwerk van autosnelwegen. Onze wegen hebben wij nu al hard nodig om Westland in en uit te kunnen en ook om intern van A naar B te kunnen gaan. Vermenging met doorgaand verkeer zal dit allemaal heel erg bemoeilijken!

Ik had zojuist het belang daarvan al geschetst! Om die reden kan men nu dan ook een Oranjetunnel absoluut niet die functie geven die vele pleitbezorgers van de Oranjetunnel voor ogen hebben, namelijk die van een wegverbinding in het landelijke netwerk van autosnelwegen.

Zoals gezegd: boven de grond is er geen ruimte meer voor een nieuwe autosnelwegverbinding. Toen bij de presentatie van de NWO plannen als eerste de optie voor een verlengde Oranjetunnel afviel, heb ik de NWO organisatie nadrukkelijk om de reden ervan gevraagd. Veel te duur was het antwoord. "Is daarmee de optie voor een autosnelweg onder de grond in het Westland, dan ook

onhaalbaar geworden?” was de vervolgvraag. “Absoluut onhaalbaar op dit moment” was het antwoord!

Voorzitter, dat was het moment dat CDA-Westland definitief afhaakte voor een Oranjetunnel optie als NWO oplossing in een landelijk bedoeld autosnelwegnetwerk. Het is gewoon niet reëel meer om met de nu te nemen keuze voor een NWO in te blijven inzetten op een Oranjetunnel. Jammer? Voor sommige doeleinden misschien wel, maar wel heel reëel! Een doorgaande route boven de grond in Westland willen wij als CDA-Westland eenvoudigweg niet! Het is ook een kwestie van plussen en minnen optellen en die vallen uit in het voordeel (of nadeel al naar gelang de belanghebbende groep) voor de Blankenburgtunnel.

Daarom zet CDA-Westland nu in op een logische vervolgkeuze van het eerder genomen besluit om de A4-Noord nu definitief aan te leggen. En die keuze valt dan op de Blankenburgtunnel. Die verbinding kan geheel op autosnelwegniveau worden aangelegd, OOK zonder de vreesoptie van nog een nieuwe autosnelweg door Midden-Delfland (de zogenaamde A24), zodat ook nergens het onderliggend wegennet de dupe hoeft te worden. Ook vooralsnog niet in Westland, zo zeggen de onderzoeksresultaten van de NWO hierover tenminste!

De onderzoekresultaten van de NWO–projectorganisatie zijn wat ons betreft duidelijk: die bevestigen de mening dat een Blankenburgtunnel nu de verkeersknelpunten beter gaat oplossen dan een Oranjetunnel. Bovendien is de vergelijking tussen kosten en baten ook duidelijk in het voordeel van de Blankenburgtunnel. In deze tijd een niet geheel onbelangrijk argument.

Voorzitter, tot slot de brief maar mevrouw Baljeu en het te nemen besluit. De brief is duidelijk. Ik heb onze hoofdargumenten van onze keuze zojuist aangevoerd en de brief geeft nog andere argumenten voor de keuze voor een Blankenburgtunnel. Het enige waar wij als CDA-fractie nog graag een aanpassingen in willen zien, zijn de conclusiepunten. Die zijn ook geheel overgenomen uit het besluit van dit agendapunt. Hierin ontbreekt ons inziens een samenvatting van de argumenten uit de brief in de bijbehorende conclusie.

Daarnaast willen wij de samenvattende standpunten 5 en 6 uit de brief c.q. uit het besluit anders geformuleerd zien zodat wij nu geen discussie hoeven aan te gaan hoe een mogelijke oplossing in het Oranjetunnel tracé eruit zou kunnen zien. Dat lijkt ons gezien het voorkeursstandpunt van Westland geheel voorbarig.

Hiervoor is er vandaag, hoewel voor een goede communicatie naar andere fracties wat laat, een amendement opgesteld, mede ingediend door GemeenteBelang Westland, Westland Verstandig, VVD en D66, die ik nu wil voorlezen:

Zie als bijlage de kopie van het amendement (ook ondersteund door LPF en CU/SGP)

Jan van Rossum
CDA-Westland

AMENDEMENT bij agendapunt 16 "Besluitvorming Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)".

De Raad van de gemeente Westland, in vergadering bijeen op 22 november 2011,

Gelezen hebbende het voorstel van burgemeester en wethouders van 8 november 2011, betreffende de Nieuwe Westelijke Oeververbinding,

Constateerende dat:

- De gemeente Westland een voorkeur heeft voor de aanleg van een goed aan de omgeving ingepaste Blankenburgtunnel;
- In het besluit zelf geen specifieke Westlandse aandachtspunten benoemd worden waarop deze keuze gebaseerd is;
- Ondanks het voorkeursstandpunt er toch discussie kan ontstaan over de oplossingsrichtingen voor een Oranjetunnel,

Van mening zijnde dat:

- De voorkeur van Westland beter tot haar recht komt als ook de belangrijkste argumenten van Westland uit de brief naar de Stadsregio Rotterdam in het besluit worden benoemd;
- Er voorkomen moet worden dat er nu al ongewenste en voorbarige discussies gevoerd gaan worden over mogelijke oplossingsrichtingen mbt de Oranjetunnel,

Besluit:

- 1 Na het vierde bullet het volgende standpunt in het besluit op te nemen:
 - Gemeente Westland kiest niet voor een Oranjetunnel. De Oranjetunnel heeft voor Westland als nadelen dat de verkeersdruk in Westland toe zal nemen, dat er minder economisch voordeel wordt behaald, dat er nadelige gevolgen voor de leefbaarheid van de Westlandse inwoners optreden, dat de Westlandse natuurwaarden in het geding zijn, en tenslotte dat baten ervan niet opwegen tegen de kosten.
- 2 De huidige standpunten 5 en 6 te vervangen door:
 - Indien de minister van infrastructuur en Milieu (I&M) toch kiest voor een Oranjetunnel, dient een definitieve oplossing uitgewerkt te worden in nauwe samenspraak met de gemeente Westland om genoemde nadelen maximaal te kunnen oplossen c.q. te voorkomen.
- 3 Deze standpunten ook op te nemen in de brief naar Stadsregio Rotterdam.

Namens de fractie(s) van:

CDA-Westland
Jan van Rossum

GemeenteBelang Westland
Dylan Otto

Westland Verstandig
Peter Duijsens

VVD Westland

D66 Westland



Bart Waasdorp

Tamara van Riet