Inspraak Bestemmingsplan ABC Westland

4 maart 2025, Martijn van der Knaap.

Geachte commissieleden,

Mijn naam is Martijn van der Knaap. Een jaar geleden stond ik hier ook, samen met 24 anderen, maar blijkbaar met te weinig effect.

Ik ben van mening dat met het voorliggende plan **geen rekening is gehouden met de grote gemene deler van alle 110 zienswijzen tezamen** die vorig jaar zijn ingediend. De verreweg grootste groep personen gaf aan dit plan echt niet te willen. Dit distributiecentrum **past niet** op deze locatie, ligt veel te ver van de Rijkswegen, en doet zware afbreuk aan het woon- en leefklimaat. Mensen willen niet duizenden vrachtauto's het Westland laten binnen rijden met avocado's en blauwe bessen uit Peru. De economische toegevoegde waarde voor het Westland is veel te laag om hier 34 voetbalvelden aan grond aan op te offeren. Dit plan levert nauwelijks werkgelegenheid voor de mensen die in het Westland wonen. Het gaat vooral om meer arbeidsmigranten en meer geld naar een Amerikaanse investeerder. **Dit** was de kern van alle inspraak en hier is **niets** mee gedaan, het plan ligt nog steeds op tafel, slechts randzaken zijn aangepast.

En hoewel de gemeente aangeeft dat het plan wel allemaal in orde is, ben ik een geheel andere mening toegedaan. Het **smalle wegprofiel van de Wateringse weg** bijvoorbeeld, waar nog meer verkeer naar zal toegaan. Het is nu al geheel niet prettig fietsen op een druk fietspad, naast een 40cm breed buxushaagje, met vlak daarachter het buiten de spits langsrazende vrachtverkeer uit Litouwen, Spanje en Polen. Deze situatie wordt alleen maar erger.

Hoe kan het dat men een plan voorlegt, waarbij de conclusie is, dat het onderliggend wegennet nu al op een aantal plekken **overbelast** is, dus het is niet erg om nog meer verstopt te geraken? Hoe kan het dat men een plan voorlegt waarin de **financiën** voor de infrastructuur niet zijn geborgd? Dit is een hypotheek nemen op de toekomst, hetgeen volgens mij niet past bij het rentmeesterschap en van goed bestuur. Het verkeerskundig rapport is veel te **opportuun** dat werkgeversmaatregelen en snelle fietspaden ervoor zorg zullen dragen dat aanpassingen misschien wel helemaal niet nodig zijn.

Vorig jaar spraken we over 1800 extra vrachtwagens per werkdag, en vandaag is de conclusie dat het om 2100 extra motorvoertuigen per werkdag gaat. We lezen in de gevoeligheidsanalyse van de verkeersstudie dat, zonder eerst grote aanpassingen aan de infrastructuur, dit leidt tot **zware opstoppingen** in de avondspits. Grote delen zijn rood gekleurd, hetgeen betekent dat het verkeer hier iedere werkdag 's avonds gewoon 2 uur stil staat.

En ik zal u uitleggen dat de aantallen van 2100 extra motorvoertuigen per werkdag op termijn veel te laag is.

1. De **verkeerstellingen** van vrachtwagens zijn niet representatief, want voor de helft gedaan in de maand april. April is een maand buiten het oogstseizoen, dus de helft van de metingen geeft daarom een te laag beeld.
2. Verder; de 1:1 extrapolatie van de huidige vrachtwagenaantallen op het bestaande **enkellaagse** ABC-terrein is een onjuiste aanname. De ontwikkelaar zelf geeft aan dat zij '*in de komende 10 jaar de hallen op het bestaande ABC wil herbouwen, waarbij* ***meerlaagse bouw*** *vanwege de toegestane 15m hoogte, tot de mogelijkheden behoort.*' Hierdoor verdubbelt het aantal m2 BVO. Dat geldt ook voor de uitbreidingslocatie. Het plan dient verkeerskundig doorgerekend te worden op **de maximale potentie** wat mogelijk is op basis van het voorgestelde bestemmingsplan.
3. De 1:1 extrapolatie van verkeersbewegingen met situatie 2020 klopt ook om een andere reden niet, namelijk dat de bedrijfssituatie zoals geldt op het **huidige ABC-terrein achterhaald is bij moderne distributiecentra**. In die moderne hallen rijden geen vorkheftrucks rond, maar volautomatische karretjes en snelle transportbanden. Dat resulteert in een substantiële productieverhoging per m2 BVO dat daarmee een aanzienlijk hogere doorloopsnelheid van in- en uitvoer van producten mogelijk maakt. Deze effecten zitten niet in de verkeersstudie verwerkt, maar gaan de komende 20 jaar wel een enorme impact hebben.

Een voorbeeld van wat geen verbetering is, betreft de oplossing voor het schrappen van de **fietstunnel** op het Wilgenpad. De fietstunnel is weliswaar terecht verwijderd vanwege zorgen over sociale onveiligheid op een afgelegen plek tussen bedrijventerreinen, echter het huidig voorgestelde alternatief met een gelijkvloerse kruising, waarbij vrachtverkeer ook nog voorrang heeft op de fietsers is gewoon gevaarlijk. Want wie ziet het als hier een kind wordt aangereden? Hier hoort gewoon een ongelijkvloerse kruising, zeker omdat dit ook de 'Hoofdfietsroute Poeldijk-Den Haag' is. De enige oplossing is dan ook of een fietsbrug, of een brug over het fietspad heen waar vrachtwagens overheen rijden. Voor de lange hellingsbanen heb ik een oplossing.

Verder deugt het **stikstofonderzoek** niet. Dit is niet in lijn met de recente uitspraken van de RvS van 18 dec 2024. De referentiesituatie klopt niet, er mag niet gesaldeerd worden met kassen die hier in het verleden hebben gestaan. En ik ben van mening dat het plan wél mer-plichtig is, omdat hier het **stapeleffect** een rol speelt, waardoor naar het totale oppervlakte gekeken dient te worden van het bestaande ABC-terrein én de uitbreidingslocatie, omdat deze met elkaar fysiek verweven zijn en de totale oppervlakte wel boven de minimum-eisen van een mer-plicht valt.

Ik wil u tot slot vooral oproepen u los te maken van lang geleden gemaakte afspraken binnen toenmalige coalities. De maatschappij, de omgeving, de techniek is de afgelopen tijd hard veranderd. Ik dank u voor uw aandacht.