

## Samenvatting 2<sup>e</sup> klankbordbijeenkomst bedrijventerrein Westvlietweg III

Het IPP Haaglanden organiseerde namens de gemeente Den Haag op **dinsdag 3 september 2024 van 17.30 – 20.00 uur** de tweede informele klankbordbijeenkomst met betrekking tot bedrijventerrein Westvlietweg III te Den Haag. De locatie was bij de L-Groep aan de Schietlood 2 te Den Haag.

### Agenda 2<sup>e</sup> klankbordbijeenkomst:

|            |  |
|------------|--|
| 17.00 uur: | Inloop   |
| 17.30 uur: | Korte introductie en Presentatie uitwerking door SWECO |
| 18.00 uur: | Start klankbordronde 1                                 |
| 18.45 uur: | Pauze  |
| 19.00 uur: | Start klankbordronde 2                                 |
| 19.45 uur: | Terugkoppeling klankbordronden                         |
| 20.00 uur: | Einde klankbordbijeenkomst                             |

Na de introductie en presentatie konden belanghebbenden hun mening geven en meediscussiëren over de gepresenteerde uitwerking van de bouwsteen "bedrijventerrein Westvlietweg III" aan één van de 5 klankbordtafels.

Alle klankbordtafels werden geleid door tafelvoorzitters en gingen over de gepresenteerde uitwerking.

Na de klankbordbijeenkomst wordt aan belanghebbenden per mail nog een reactieformulier toegestuurd, waarmee men later nog opmerkingen kan insturen.

De informatie die op deze klankbordbijeenkomst is opgehaald en via de reactieformulieren nog binnkomen zal als input worden gebruikt voor het definitief maken van de uitwerking van het advies door SWECO.

Hieronder volgt een samenvatting van de opmerkingen aan de tafels.

#### Tafel 1:

- Laaghangend fruit – korte termijn acties: verkeersstructuur, intern en extern werd met stip en unaniem genoemd. Ook de oversteekbaarheid van de Vliet (gebrek aan bruggen/langzaam verkeersverbindingen werd genoemd en het gebrek aan OV. Hier moet snel iets aan gebeuren en werd als voorwaarde voor verdichting/herontwikkeling gezien
- Wat niet terug werd gezien t.o.v. de vorige sessie is de scope wijziging (het plangebied is veranderd en er zijn uitbreidingen getekend aan de kant van de A4). Ook is het verhaal anders.
- De groenstructuur werd vooral door bewoners als kans gezien, mn aan de kant van de Vliet (uitzicht), maar ook als begeleiding van voet/fietsroutes door het gebied. Bedrijven zien er weinig/geen belang in behalve als afscherming van zij/achterkanten van bedrijven.
- De brede groenzone (ontmoetingszone) werd niet als noodzakelijk gezien omdat het veel ruimte vraagt en er naar verwachting nauwelijks gebruik van wordt gemaakt. Bewoners gaven wel aan dat groen icm voorzieningen mogelijk wel een kans is als onderdeel van een wandelnetwerk, waar meerdere plekken met betekenis aan zijn verbonden, maar dit hoeft geen brede groenzone te zijn
- Water werd wel meer als noodzaak gezien vanwege klimaatverandering en de relatief lage ligging van het gebied.
- Blijf bij de primaire opdracht (intensivering bestaande terrein) en maak concreter hoe dit bereikt kan worden (maatregelen).
- Focus op ontsluitingsstructuur (auto, fiets, voetganger, OV).

- Onderzoek goed waar uitbreidingsmogelijkheden liggen voor bedrijven: welke willen uitbreiden en waar liggen kansen (op het kavel of is een andere locatie nodig).
- Type bedrijvigheid: geen HMC bedrijven van buiten aantrekken, maar bedien in eerste instantie de behoefte van de zittende bedrijven. Daar waar extra ruimte ontstaat kunnen bedrijven van buiten een plek krijgen (wel goed nadenken of die passen in de signatuur van het gebied).
- Geen/beperkt belang in zichtlocatie snelweg – bedrijven hebben al een netwerk en zijn vindbaar, exposure richting snelweg sluit niet aan bij het type bedrijven wat er nu zit.
- Zichtbaarheid en ligging bij hoofdwegen wordt wel als pre gezien.
- Met verandering hoofdontsluiting van Westvlietweg naar bv een alternatieve ontsluitingsweg langs de A4 ontstaat een heel andere orientatie. Is een kans voor verplaatsing bedrijven uit de noordzijde (Vlietzone) naar de zuidkant (snelweg zijde).
- Leg meer het accent op de waterstructuur ipv groen. Past beter bij het gebied en hier ligt ook een belang bij ondernemers (water buffering).
- Niet teveel verblijfplekken/groen vanwege angst hangplek, criminele praktijken (anonimiteit).
- Voorgestelde zonering wordt door bewoners logisch gevonden, maar voor een aantal bedrijven is dit ongewenst (vanwege beperking uitbreiding/verdichting in noordzijde aan de Vliet. Met ziet wel kansen in grote schaal/grootte in evt zone langs de snelweg (uitbreiding/fase 2/3).
- Ik merk een vrij grote afstand tussen de behoefte van zittende ondernemers en de voorgestelde visie/strategie. Men herkent zich beperkt in de zonering en het ruimtelijk raamwerk is te abstract en lost weinig op. De verkeersstructuur ziet men wel zitten en ziet men als voorwaarde voor ontwikkeling. Veel bedrijven zijn lokaal en vallen in MKB sfeer, terwijl de context vraagt om enerzijds kwalitatieve kleinschalige bedrijven (combi wo/we) aan de Vliet en hoogwaardige hightech maak bedrijven aan de snelweg zijde. Die kleinschaligheid wordt og wel herkend, maar de grootschalige meer kwalitatieve zone wordt nauwelijks herkend.
- Men staat wel open voor een dialoog over toekomstbestendigheid en thema's die hierbij passen, zoals energie, natuurinclusief, klimaatadaptatie, duurz. Mobiliteit. Ook is verdichting een issue, maar is dit heel lokaal en vereist meer verdieping en begeleiding. De visie en voorgestelde ruimtelijke structuur mn voor uitbreiding fase 2/3 speelt hier niet erg op in, maar men ziet wel in dat schuifruimte nodig is.

#### Tafel 2:

- Zonder nieuwe ontsluiting kan je geen plannen maken. Maar de vraag is wel: voor wie maak je de verbeterde ontsluiting? Is dit niet met name voor de bedrijven met zwaar transport?
- Wat zijn de mogelijkheden voor een verbeterde ontsluiting? Via de Gavi kavel? Via het ADO-tunneltje? Langs de A4 aan de Westvlietweg zijde > dit lijkt niet te passen. Langs de A4 aan de Gavi kavel > dit lijkt niet mogelijk vanwege TNO. Alle opties zijn ingewikkeld.
- Waar zijn uitbreidingsmogelijkheden? Langs de A4 aan de Westvlietweg zijde, Gavi kavel > graag aandacht voor de positionering van de tramremise. Die kan namelijk in de hindercirkel van TNO. Dit geldt voor veel bedrijven niet.
- Dubbel maaiveld op het parkeerterrein (Zegwaard) van ADO.
- Hoogste milieucategorie op bestaande bedrijventerrein is 4.2. Ook deze aanhouden bij eventuele uitbreiding.
- Kijk bij ontwikkeling, verplaatsingen en uitbreidingen ook naar het aantal werknemers/m2 bedrijventerrein. Beide type bedrijven (veel werknemers per m2 en bedrijven met veel opslag en overslag) zijn noodzakelijk.
- Wat kunnen we nu doen aan de verkeersveiligheid?
  - o Drempels in de Westvlietweg zijn dramatisch. Zowel voor de bewoners als het zware verkeer.
  - o Vrachtwagens blijven voorlopig, dus daar zullen we naar moeten handelen.

- Er zijn geen fietspaden op het bedrijventerrein.
- Westvlietweg moet terug naar 30 km zonder drempels.
- Fiets en ov-verbindingen zijn niet goed en moeten aangepakt worden.
- Voetgangers kunnen nu nergens lopen, behalve op het fietspad. Dit kan opgelost worden door een gedeelte van het fietspad over het water te situeren.
- Stedenbouw: Iedereen is voor de opzet waarbij meer hoogte en bedrijven met een hogere milieucategorie naar de snelweg gesitueerd worden. Lagere bebouwing en bedrijven met een lage milieucategorie komen aan de voorkant van het bedrijventerrein nabij de Westvlietweg. Dit is mogelijk door de circulaire bedrijven te verplaatsen en te clusteren. Dit is ook de wens van deze bedrijven. Door deze bedrijven elders te clusteren kunnen zij uitbreiden en ontstaat er schuifruimte op het bestaande bedrijventerrein.
- Laag hangend fruit: Meeste zaken zijn al opgepakt. Alles wat nu nog opgepakt kan worden, wordt al snel groot.
- Zijn groene en recreatieve verbindingen op het bedrijventerrein noodzakelijk? En voor wie?
- Er was ooit een fietshub op het bedrijventerrein, maar die is ook weg. Er werd geen of nauwelijks gebruik van gemaakt. Dus groene en recreatieve verbindingen en fietsvoorzieningen zijn niet nodig voor de bestaande bedrijven.
- Vergroenen is goed, maar recreatieve verbindingen zijn zonde van de investeringen. Huidige medewerkers van de bestaande bedrijven hebben die behoefte niet. Mogelijk bedrijven in de maakindustrie wel.
- Creëer geen behoeften, maar speel in op de huidige behoeften.
- Fase 1 in de transitie van het bedrijven terrein zou eigenlijk een nieuwe ontsluiting moeten zijn.
- De fases hebben soms ook overlap. Denk aan schuifruimte die nodig is.
- Golfbaan behoefte? Ja.
- Openbare wandelroutes door golfbaangebied. Doorwaadbaarheid. De golfbaan is daar niet op tegen.
- Circulair (afval) cluster is essentieel om snel een plek voor “aan te wijzen” om de rest op gang te krijgen.
- Ontsluiting verbeteren! Ontsluiting moet geen sluitpost zijn! Een goede ontsluiting is noodzakelijk. Ontsluiting ook voor voetgangers en fietsers. Laat ontsluiting prioriteit zijn.
- Stapelen goed plan.
- Voorzien in behoefte. Geen behoefte creëren.
- Groen in gebied is nodig voor klimaat (waterafvoer).
- Wat is Vlietwaardig? En welke categorie bedrijven passen hier wel en niet in?
- Inrichting Vlietwaardig realiseren. Geen milieucentrale met stankoverlast.
- Circulaire bedrijven naar de GAVI-kavel. Levert schuifruimte en kansen het gehele terrein aan de Westvlietweg te moderniseren.
- Bedrijven met veel verkeer naar de GAVI-kavel vanwege de vrachtwagens.
- Tramremise plaatsen in de hindercirkel TNO om GAVI-kavel optimaal te benutten.
- Ontsluiting naar ADO en ADO terrein beter benutten: parkeren in de hoogte en op maaiveld bedrijven.
- Onrealistisch: milieucategorie 4.2 niet passend in Vlietzoom.
- Meer werkgelegenheid per m2.
- Meer aandacht voor jonge werknemers.
- Plan is aantrekkelijk. Maak het niet te groot.

#### Tafel 3:

- Eén richting “loop” ivm geparkeerde (vracht)auto’s -> makkelijker inhalen/doorstroom;
- Toevoegen horeca & ZZP-ruimte / vergader- en ontmoetingsplek;
- Niet-realistisch: windmolens!!
- Op de ontmoetingsplaats een eventueel “koffiehuis”;

- Extra ontsluitingen -> 1 = geen!!
- Door surveillance is het rustiger geworden op het bedrijventerrein
- Beter benutten en verbeteren bestaande bedrijventerrein lukt alleen in combinatie met achtergebied + GAVI;
- Aandacht voor illegale vuilozing van bijvoorbeeld autobanden etc.;
- Parkeren: Parkeerregime invoeren;
- Uitvoering: Termijn fasering?
- Central Park: broodjes, wandelen, hardlopen, hond uitlaten (opruimplicht), maar geen hangplek!
- Central Park -> geen hangplek!
- Watergangen schoon en groen;
- Hoogbouw aan de achterzijde van het bedrijventerrein;
- Meerdere ontsluitingen, bij calamiteiten is een tweede ontsluiting noodzakelijk.

#### Tafel 4:

- Er is sprake van postzegelplanologie, vastlopend in de volgende fase, mobiliteit is niet meegenomen, Utrechtse baan, etc.
- Er was oorspronkelijk een plan voor een NVU, daar is van afgestapt en het geheel is naar een hoger schaalniveau getild. Het gebied van de Hoornbrug tot Leidschendam-Voorburg, de Vlietzone. Er wordt gekeken naar raakvlakken met andere plannen. Er is nu sprake van een scenario, geen status. Er wordt gekeken naar reacties en ideeën, bouwstenen voor een integrale visie. Er komt een nieuwe infrastructuur, het verkeersonderzoek loopt nog. Er komt een integraal plan, het verkeersonderzoek loopt parallel.
- Dit is oude wijn in nieuwe zakken. Ik weiger naar de huidige plannen te kijken. Vrees dat wij meegezogen worden in een plan waar een participatie stempel op wordt gezet. Elk voorstel buiten de opdracht wordt tegen ons gebruikt. Ik zie elementen van een eerdere opdracht terugkomen.
- In opdracht zat een toekomstprofiel naar Westvlietweg III. Plan voor over 10 jaar. Wat voor bedrijventerrein past in dit deel van Den Haag. Wat wil je met de bedrijvigheid hier. Dat wordt lastig in de visie.
- In eindrapport komt een toekomstbeeld van type bedrijven in categorie 3.1 tot en met 4.2. Ongeveer 1 ha RWS/Omega/Jobo?
- Hoe staat het in verhouding met de economische visie van Den Haag? De uitvoeringsagenda?
- Er is gekeken naar bestaande visies.
- Circulaire bedrijven passen niet in huidige profiel.
- Wat moet je doen, wat zijn de randvoorwaarden om het te doen in Fase 1? Het is een geïsoleerd bedrijventerrein. Bijv. randvoorwaarde: ontsluiting.
- Verkeersonderzoek gaat daar antwoord op geven. Alles komt in de Gebiedsvisie Vlietzone terug.
- Voordat er een ontsluiting is zijn we 10 a 15 jaar verder. Fasering wordt op elkaar afgestemd. Bijvoorbeeld een tijdelijke oplossing met OV. Aan nieuwe infrastructuur hangt een prijskaartje.
- Niet blij met circulaire hoek ivm mijn woonhuis.
- Waarom geen FSI van 3? Is 1 tot 1,5 wel ambitieus genoeg?
- FSI is nu 0,46.
- Hoe komt het dat de FSI zo laag is? Door de invulling van de percelen. FSI van 1 tot 1,5 zou al mooi zijn.
- Er is door de raad dit jaar een bedrijfshuisvestingsprogramma vastgesteld. Met gebiedsplannen. Er is een drive om bedrijventerreinen beter te gaan benutten en de FSI te gaan verhogen. De plannen moeten marktconform zijn en dat is niet makkelijk. Als voorbeeld het Mercurius kwartier in de Binckhorst. Het stapelen van bedrijvigheid. Er is een ambitie voor hoogwaardige bedrijventerreinen. Ook op de Westvlietweg kan verhoogd worden,

gestapeld worden, bijvoorbeeld bij de meubelfabriek en het caravanterrein. Ook circulaire bedrijven moeten de grond beter benutten.

- Is er overleg met de bestaande bedrijven geweest? Zijn er vragen neergelegd wat hun wensen en toekomstplannen zijn? Er zijn met grotere bedrijven gesprekken geweest.
- Bedrijventerreinen zijn schaars. Sommige bedrijven op bedrijventerreinen zouden meer naar de woonwijken kunnen opschuiven. Op de Binckhorst worden de plinten zo ingezet.
- Wat gaat er gebeuren met de bedrijven in de groene corridor?. Wat als je niet weg wilt? Dan blijf je zitten. Maar er zou kunnen worden gedacht om op te schuiven naar de plek van Omega als die verplaatst. Ik wil aan de kant van de stad blijven zitten. Daar zitten mijn klanten. Op de plek van Omega krijg ik nooit een parkeerterrein terug. Verbetering van het OV zou goed zijn.
- Advies om in fase 1 al met de groene structuur te starten.
- Groen moet verbonden zijn. Moet ook op grotere schaal verbonden zijn.
- Er komt in de plannen veel water bij. Is dat om de bebouwing te compenseren? Ja.
- Bij de GAVI moet je ook kijken naar de representativiteit van je stad.
- Het circulaire terrein zoals nu geschetst is nauwelijks te zien vanaf de snelweg.
- Het cultuurhistorisch verhaal mist, de Honaert bijvoorbeeld. Er loopt een nieuwe studie bij de provincie. Er mag niet met bulldozers over het verleden heen worden gegaan. Zonder verleden hebben wij geen toekomst.
- De zichtlijnen van Hofwijck.
- Wat is milieucategorie 4.2? RSW bijvoorbeeld.
- Let op, veel terreinen hebben nog een agrarische bestemming.
- De gasleidingen zorgen voor splitsing tussen de gebieden, waar de gasleidingen precies lopen wordt nog gecheckt.
- Niet mag vergeten worden dat er nog een waterberging van Rijkswaterstaat op het terrein ligt waar nu de circulariteit is ingetekend. Daar mag niets mee gebeuren. Een opgang naar de snelweg aan die kant is dus heel lastig.
- Hoeveel zware bedrijven zouden er nog verplaatst moeten worden? Er is vraag naar percelen met een hoge milieucategorie, watergebonden bedrijvigheid. Er zijn planologische reserveringen op de GAVI-kavel.
- Hoelang gaat het uitwerken van al deze plannen duren? De huidige fase gaat 1 a 2 jaar duren, het omgevingsplan 1,5 jaar, een wegaanleg al snel 10 jaar'.
- Zijn circulaire bedrijven wel echt nodig in Den Haag. Mij is verteld dat 30% uit Den Haag komt, en 70% rotzooi van anderen is.
- Bedrijven uit de Binckhorst moeten terecht komen op de GAVI.
- Wat gaat er gebeuren met de garageboxen? De garageboxen zouden beter kunnen worden benut door de hoogte in te gaan, 5 a 6 lagen.
- Er is veel overlast van de garageboxen. Er zitten veel kleine bedrijfjes in, versnipperd eigendom.
- Idee om de Spoorlaan/Waterpas door te trekken en op die manier de A12 op te gaan. En een tunneltje naar de sportvelden aan de andere kant.
- Een fietsroute langs de bestaande spoorlijn zou ook een uitkomst zijn.
- Central Park is een slechte naam en dekt de lading niet. Er is veel herrie. Het is een strookje groen.
- Hoe zien jullie een verbinding tussen de golfbaan en een looproute? Gevaarlijk om dit te willen. Kan alleen achter de holes langs en achter het net.
- Wat wordt de prioriteit? Schuifruimte creëren en dan gaan vernieuwen, verdichten.
- Volgende keer graag een luchtfoto maken die over de plannen heen kan worden gelegd.
- Wat is uit de het interview met de ondernemers gekomen? Zijn zij bereid mee te werken? Met grote partijen is gesproken, onder meer over hun locatievoorkeuren.
- Bedrijventerreinen zijn schaars. Ondernemers willen graag kopen, bijna niet te vinden, huur is er nog wel. De druk in de markt is hoog.

- Circulair cluster de diepte in;
- Liggen de gasleiding correct op de tekening?
- Logisch zou zijn m.b.t. de circulaire bedrijven te zeggen: Het past niet. Het is een geïsoleerd gebied;
- De samenhang met andere ontwikkelingen ontbreekt 100%.
- Hogere bebouwing moet worden onderzocht -> FSI <2.
- Inventariseren bij alle bedrijven wat zij willen.
- Werknemers auto -> verkennen parkeerhub.
- Kans: Maak een fiets/loopverbinding van station Voorburg tot het bedrijventerrein.
- Aandacht voor cultuurhistorie en zichtlijnen.

Tafel 5:

- Verdichten en herindelen -> geen starre houding;
- OV zeer wenselijk;
- Minder vrachtverkeer op Westvlietweg;
- Gebruik van parkeerterrein ADO-stadion -> parkeren op dak en eronder bedrijvigheid of circulair cluster;
- Fietspad/-brug over de Vliet verleggen;
- Faso 0: tijdelijk vergeven terrein aan de golfbaan tbv mogelijk maken bouw Rotterdamse Baan aan golfbaan teruggeven -> waarmee lus op achterterrein kan komen te vervallen;
- Overlastgevende garageboxen verplaatsen naar ADO-stadion;
- Let op geluid en slagschaduw van windturbines;
- Laaghangend fruit: verbeteren van veiligheid door verlichting.