



# Den Haag

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Gemeente Westland  
t.a.v. College van B&W  
Postbus 150  
2670 AD Naaldwijk

**Ons kenmerk**  
DSO/10674767  
**Contactpersoon**  
P. Smit  
**Dienst**  
Dienst Stedelijke Ontwikkeling  
**Afdeling**  
Stedenbouw & Planologie  
**Telefoonnummer**  
14070  
**E-mailadres**

**Datum**

30 januari 2024

**Onderwerp**

Zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijventerrein  
ABC De Strijp Poeldijk' gepubliceerd op 22-12-2023.

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij, via de publicatie op Ruimtelijke Plannen, kennis genomen van uw ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijventerrein ABC De Strijp Poeldijk'. In de MRDH bedrijvenstrategie (RIS313482) is geconstateerd dat er een tekort is aan geschikte bedrijventerreinen in de regio. In dat kader is het bedrijventerrein ABC De Strijp Poeldijk aangemerkt als uitbreidingslocatie voor bedrijvigheid, waar regionaal een tekort aan is. Als gemeente Den Haag ondersteunen we uitbreiding van bedrijvigheid, maar hebben wij ten aanzien van de invulling, inpassing en de randvoorwaarden, grote zorgen die we middels deze zienswijze kenbaar maken. Met name de verkeersafwikkeling van het forse aantal toe te nemen vrachtwagenbewegingen en de huisvesting van de extra buitenlandse flexwerkers baren ons zorgen. Naast deze zorgpunten hebben wij een aantal aandachtspunten die we hieronder zullen toelichten.

## **Verkeersafwikkeling**

Vanwege de voorgenomen uitbreiding van ABC-Westland heeft de gemeente Den Haag zorgen over de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op de ontsluitingswegen in en naar het gebied. De uitbreiding brengt extra verkeersbewegingen met zich mee, waaronder extra vrachtverkeer. Volgens de berekeningen die in de toelichting op het bestemmingsplan genoemd worden gaat het om ruim 1.800 extra vrachtwagenbewegingen per etmaal. Een deel hiervan wordt verwerkt op de Lozerlaan, een belangrijke stedelijke hoofdweg voor Westland en Den Haag die zowel langs het woongebied Zuidwest als langs de Uithof loopt. Het kruispunt Lozerlaan-Erasmusweg is al verzadigd en kan op dit moment geen extra verkeer meer verwerken. De Lozerlaan loopt qua verkeersbewegingen al tegen zijn volledige capaciteit aan. (Extra) vrachtverkeer is hier onwenselijk met het oog op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. De gevolgen van uitvoering van deze uitbreiding zijn negatief voor de verkeersveiligheid en de doorstroming. Vooral de toename van de hoeveelheid vrachtverkeer zorgt voor meer geluidsoverlast voor de inwoners rondom de Lozerlaan en verslechtering van de leefbaarheid voor hen.

We zien het als een gemeenschappelijke opgave van de gemeenten Westland en Den Haag, de MRDH, de provincie Zuid-Holland en het Rijk om de bereikbaarheid in dit deel van de regio te verbeteren en te waarborgen, omdat wij er allemaal belang bij hebben. De voorgenomen uitbreiding van het ABC-Westland terrein bemoeilijkt dit.

Deze ontwikkeling in combinatie met andere ontwikkelingen in de regio, waaronder Wateringen Noord en Den Haag Zuidwest, zorgen voor extra druk op de Lozerlaan waarvoor de gezamenlijke partijen de verantwoordelijkheid hebben om hiervoor oplossingen te vinden. Het extra vrachtverkeer wordt veroorzaakt door het nieuwe distributiecentrum. De vraag is of een ander type bedrijvigheid niet beter passend is op deze locatie.

*In bijlage 3 'Verkeersstudie Uitbreiding ABC Westland' wordt een aantal aannames gedaan. Wij vragen ons af of daarbij van de juiste cijfers/gegevens is uitgegaan. Dit betreft de volgende zaken:*

1. *Verkeersafwikkeling:* Een groot deel van de verkeersafwikkeling van en naar het huidige ABC terrein vindt plaats via de kruisingen Nieuweweg/Lozerlaan en Erasmusweg/Lozerlaan. Dit is de snelste weg naar het hoofdwegennet en voorkomt dat vrachtverkeer via dorpskernen zoals Poeldijk en Kwintshuil moet rijden. Dit zorgt dus wel voor een flinke belasting van deze kruisingen die ook van belang zijn voor het verkeer van en naar Den Haag, die in de huidige situatie al overbelast zijn.
2. *Verkeersmodel:* Wij vermoeden dat de ontwikkelingen voor Den Haag Zuidwest nog niet in het laatste model van het MRDH zitten, aangezien deze structuurvisie recent is vastgesteld. Ook de aanpassing van de maximum snelheid op de Poeldijkseweg zal er waarschijnlijk nog niet inzitten. We hebben zelf onlangs een kleine studie naar de kruising Meppelweg/Lozerlaan uitgevoerd en daaruit blijkt dat deze kruising compleet aan zijn capaciteit zit en geen extra verkeer kan verwerken, dit komt niet terug in de studie van Sweco. Ook strookt het beeld van de verkeersstudie niet met de meldingen die wij krijgen van de gemeente Westland over het functioneren van de kruising Erasmusweg/Lozerlaan. Het verkeer zou al vaststaan vanaf de Arckelweg, maar dit blijkt niet uit het verkeersonderzoek van Sweco. Tevens vragen we ons af hoe de Arckelweg in het verkeersmodel zit. Het is nu formeel een weg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 50 km/uur. Hoe de Arckelweg in het verkeersmodel zit is relevant omdat dit mede de verkeersomvang op de Lozerlaan bepaalt.
3. De ritgeneratie voor arbeidsmigranten en werknemers van het ABC terrein lijken niet realistisch ingeschat. Volgens ons gaat Sweco uit van een te lage ritgeneratie.
4. De uitbreiding van het bedrijventerrein ligt tegenover de Uithofslaan en het totale ABC bedrijventerrein ligt ook tegenover de Haagse wijk Vroondaal. Onduidelijk is of dit ook extra verkeer genereert over de Madepolderweg. Hetgeen gevolgen heeft voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid van bewoners.
5. Hoe wordt de aansluiting van de calamiteitenroute/toegang arbeidsmigranten geregeld? Hier moet waarschijnlijk een extra kruising komen op de Arckelweg. Gezien het aantal (gewenste) loop- en fietsverbindingen en de drukte op de Arckelweg moeten hier ook langzaam-verkeersvoorzieningen komen. Dit zien wij niet terug in de plannen. Ook moet rekening gehouden worden met het zicht op afslaand verkeer vanwege de bochten en gereden snelheid. Wij vragen aandacht voor de verkeersveiligheid in het verkeersonderzoek.
6. Er is een bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied' opgenomen. Deze bestemming wordt in Den Haag eigenlijk alleen voor voetgangersgebied c.q. langzaam verkeer gebruikt. In de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied wordt dan vooral het langzame verkeer benadrukt zoals functie voor verblijf en voet- en fietspaden. Indien het een doorgaande weg betreft dan wordt normaliter de bestemming 'Verkeer-Straat' of 'Verkeers-Hoofdverkeersweg' gebruikt en evt. nog 'Verkeer-Verblijfsstraat.' Wij menen dat niet combineerbaar is. Hoe ziet de gemeente Westland dat?

7. Ook is er een functie-aanduiding 'calamiteitenroute' opgenomen, die als volgt luidt: *"Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – calamiteitenroute' zijn de gronden uitsluitend bestemd voor de ontsluiting van de aangrenzende woonbestemming, voor langzaam verkeer en voor een calamiteitenaansluiting op het bedrijventerrein."* Hieruit valt o.i. op te maken dat er geen gemotoriseerd verkeer t.b.v. het bedrijventerrein op die plek is toegestaan. Onze conclusie is dat in dat geval er één ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer van en naar het bedrijventerrein over blijft. Klopt deze conclusie en hoe is in het verkeersonderzoek rekening gehouden met de gevolgen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid?

### **Huisvesting buitenlandse flexwerkers**

In het ontwerpbestemmingsplan staat in de Toelichting onder paragraaf 2.1.3 Provinciaal beleid Omgevingsbeleid Zuid-Holland:

*"Ten aanzien van de werkgelegenheid en extra huisvestingsbehoefte kan worden gesteld dat in Westland circa 12.000 arbeidsplaatsen in het glastuinbouwgebied en op bedrijventerreinen worden ingevuld door buitenlandse flexwerkers. In Westland zijn er circa 4.500 slaapplekken gerealiseerd voor de buitenlandse flexwerkers, welke verdeeld zijn over kleinschalige en grootschalige huisvestingsplaatsen. Op huidige bedrijventerrein ABC Westland worden circa 400 arbeidsplaatsen ingevuld door buitenlandse flexwerkers. De uitbreiding ABC Westland De Strijp zal voorzien in circa 750 arbeidsplaatsen, waarvan er 250 arbeidsplaatsen worden ingevuld door buitenlandse flexwerkers.*

*De realisatie van huisvesting voor buitenlandse flexwerkers in het uitbreidingsgebied van ABC Westland omvat 400 slaapplekken. Deze slaapplekken worden ingevuld door de buitenlandse flexwerkers van het huidige bedrijventerrein en de uitbreiding. Afhankelijk van de toekomstige eigenaar (uitzendbureau of professioneel huisvester) is het mogelijk dat minder of meer op ABC Westland werkende arbeidsmigranten ook daar zullen gaan wonen. Tevens zullen, met name in het voor- en najaar, meerdere arbeidsmigranten 's morgens in de productietuinbouw werken en 's middags op ABC Westland in de agrobiologie."*

De distributiecentra schatten in dat 70 tot 80% van de werknemers uitzendkracht is (Projectrapportage distributiecentra NLA, 2022). In de logistieke sector wordt hetzelfde percentage gehanteerd. Wij achten het niet reëel om bij 750 nieuwe arbeidsplaatsen uit te gaan van slechts 250 extra arbeidsmigranten. Den Haag ziet graag dat een sluitende berekening wordt gemaakt van het aantal werkzame arbeidsmigranten en hiervoor volledig te voorzien in bedden in het Westland (naast de 150 extra bedden die een inhaalslag vormen voor het reeds bestaande tekort).

De systematiek van de Bedrijfseffectrapportage dient hier te worden toegepast, waarbij Den Haag zich er graag van vergewist dat *alle* arbeidsmigranten, werkzaam op het ABC-terrein worden gehuisvest in het Westland. Een compleet beeld vooraf en na realisatie van de bedrijvigheid over fatsoenlijke huisvesting van alle werkzame arbeidsmigranten is randvoorwaardelijk. Wij dringen aan op gemeentelijke afspraken met werkgevers en uitzenders hierover, inclusief een sluitende registratie.

Den Haag stelt zich op het standpunt dat realisatie van 400 bedden (zoals nu in de plannen) volstrekt niet afdoende is en werknemers daardoor een woonplek zullen zoeken in de gemeente Den Haag. Daarmee is de kans aanzienlijk dat zij ten prooi vallen aan huisjesmelkers en in slechte woonomstandigheden terecht komen. Dit zal bovendien de druk op de (particuliere en sociale) woningmarkt en toch al zeer kwetsbare wijken verder doen toenemen en mogelijk problemen geven t.a.v. overbewoning van panden. Dat moet te allen tijde worden voorkomen.

## Aandachtspunten

### *Ecologische zone*

Aan de oostkant wordt het plangebied, evenals het bestaande bedrijventerrein, begrensd door de Wenzone. Dit vormt een groen-blauwe ecologische verbinding evenwijdig aan het Wenpad en de Wennetjessloot. Langs het Wenpad staan enkele woningen. Aan de Wenzone ligt het natuurgebied De Uithof, wat in eigendom is van de gemeente Den Haag. Hier zijn onder meer ook een sportcomplex, park en ter hoogte van het plangebied een kleine woonwijk gevestigd. Verder naar het oosten begint het bebouwd gebied van Den Haag.

Wij hebben veel waardering voor het opnemen van deze ecologische zone. Het is goed op te merken dat langs de Wennetjessloot een natuurlijke oeverzone is ingericht als onderdeel van de ecologische verbinding tussen de duinen en de Zweth als opgave vanuit het provinciale beleid voor Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

### *Stikstofdepositieonderzoek*

In bijlage 12, het stikstofdepositieonderzoek van Kuipers, ontbreken de bijlagen met de AERIUS-berekeningen. Daarom kunnen wij niet goed bepalen hoe de conclusies tot stand zijn gekomen. Een toename van stikstofdepositie vinden wij onwenselijk voor gebieden die al onder druk staan.

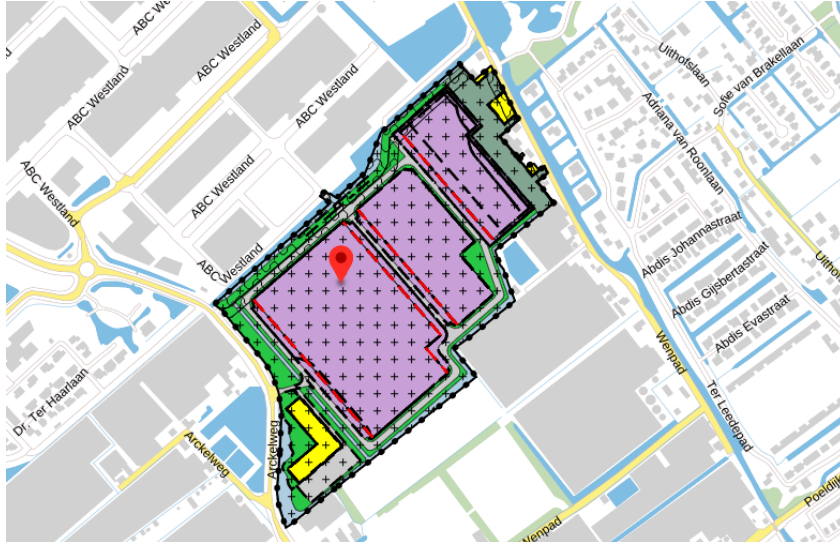
### *Fietsnetwerk en OV*

Onder PZH-omgevingsbeleid staat: *“Belangrijk om de ambities waar te kunnen maken zijn innovatieve oplossingen voor waterberging en het voorkomen van hittestress, de overstap van een fossiele naar een circulaire economie, het uitbreiden van warmtenetten, een forse woningopgave en de verduurzaming van woningen, vitale kernen, het aanpakken van verkeersknelpunten, het versterken van openbaar vervoer en gebruik van de fiets en de kwaliteit van de leefomgeving versterken door natuur, water, recreatie, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien. Wat betreft mobiliteit wordt een (boven) regionale HOV-net busverbinding onderzocht van Den Haag, via Naaldwijk naar Maassluis, alwaar op het HOV-net kan worden aangesloten richting Rotterdam”*.

Daarover hebben wij de volgende opmerkingen/vragen:

1. Het te kiezen regionale HOV-tracé van Den Haag, via Naaldwijk naar Maassluis moet in de toekomst ruimte kunnen bieden voor eventuele doorgroei naar lightrail. Wordt in het bestemmingsplan, als volgende fase van de regionale HOV-busverbinding op een eigen baan, rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor eventuele doorgroei naar een lightrail-verbinding in de toekomst?
2. Ons valt op dat de aanduiding fietstunnel bij de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied wel is opgenomen op de verbeelding maar dat daarnaar niet wordt verwezen in de planregels.
3. Binnen de bestemming ‘Groen’ is wel een aanduiding opgenomen voor een fietstunnel en ook in de planregels wordt deze aanduiding benoemd, maar in de bestemmingsomschrijving zien we nergens staan dat fietsen binnen de bestemming groen is toegestaan. De fietstunnel eindigt aan beide zijden in het groen. Daar lijken de aansluitende fietspaden in het groen te ontbreken.
4. In het bestemmingsplan onder 2.2.4 Verkeer, Ontsluiting ABC - De Striip voor openbaar vervoer staat: *“Om de uitbreiding aantrekkelijker en beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer wordt aan het fietspad langs de Langesloot, op de hoek bij de Arkelweg ruimte voor deelfietsen voorzien. Het fietspad sluit aan op het fietsnetwerk Den Haag en op de nog te realiseren fietsbrug over de Lozerlaan ter hoogte van de Melis Stokelaan en op het hier gelegen eindpunt van tramlijn 9”*.

Kan de locatie van de deelfietsen in relatie tot het Haagse fiets- en OV-netwerk ook worden aangegeven op de verbeelding?



*Stedenbouwkundig advies*

In de verkaveling is gekozen om de kavels van de kassen samen te voegen en te verkavelen in de dwarsrichting. Het straatje de Striip is daarbij opgeheven. De hallen zijn daardoor grootschaliger en in richting afwijkend van de karakteristieke richting van het landschap. Langs het Wenpad staat de hal met de lange kant wat een massaler beeld geeft dan de smallere koppen van de andere hallen en kassen. Het bebouwingpercentage is fors, en wat niet bebouwd wordt, wordt waarschijnlijk verhard, met alleen een groen randje. De ruimte voor groen en waterbergend vermogen lijkt beperkt. Als hier honderden mensen moeten werken en wonen, dan is enige verblijfsruimte tussen de gebouwen wellicht ook wenselijk. Dit is ons opgevallen.

Naar aanleiding van deze zienswijze gaan wij graag met u in overleg over de verdere ontwikkeling van dit gebied en oplossingen ten aanzien van onze zorgpunten.

Het college van burgemeester en wethouders,  
de secretaris, de burgemeester,

Ilma Merx Jan van Zanen