

[REDACTED]

VERTROUWELIJK
PER AANGETEKENDE POST
Gemeenteraad Rijswijk
Postbus 5305
2280 HH RIJSWIJK

[REDACTED]

31 juli 2026

Betreft: Bezwaren [REDACTED], [REDACTED]
[REDACTED] inzake de voorgenomen ontsluitingsweg parallel aan de A4

[REDACTED]

Geacht College en geachte leden van de Raad,

Namens [REDACTED], gevestigd aan de Laan van 's-Gravenmade te (2495 AJ) Den Haag, alsmede namens [REDACTED] (hierna tezamen aangeduid als: "[REDACTED]") berichten wij u als volgt.

[REDACTED] heeft via de media kennis moeten nemen van het voornemen van de gemeente Den Haag om, in het kader van het gebiedsprogramma Haagse Vlietzone, een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan de A4 aan te leggen. Het beoogde tracé daarvan doorsnijdt het bedrijventerrein aan de Laan van 's-Gravenmade waar de panden van [REDACTED] zijn gevestigd en loopt bovendien dwars door het hoofdkantoor van [REDACTED] (hierna: de "**Parallelweg**"). Dit voornemen hangt samen met het collegebesluit "*Voorkeursvariant voor de verplaatsing en transformatie van het afvalcluster Binckhorst*" (RIS10978781), waarbij het college van burgemeester en wethouders van Den Haag (hierna: "**College**") ruimtelijke reserveringen heeft vastgelegd voor de uitplaatsing van onderdelen van het afvalcluster uit de Binckhorst. Onderdeel van de voorkeursvariant is de verplaatsing van het zoutdepot, de grofvuilbunker en het containerdepot van de Haagse Milieu Services (HMS) en het groot afvalbrengstation (ABS) naar de nog te realiseren uitbreiding van bedrijventerrein Westvlietweg (hierna tevens aangeduid als: "**de Voorkeursvariant**"). De realisatie van de Parallelweg geldt daarbij als noodzakelijke voorwaarde voor de uitvoering van de Voorkeursvariant.

Uit de tekeningen volgt dat de voorgenomen Parallelweg dwars door het bedrijfspand van [REDACTED] komt te lopen. Dit is voor [REDACTED] onaanvaardbaar. In bredere zin kan [REDACTED] zich niet verenigen met de thans voorliggende plannen, noch met de wijze waarop de gemeente de voorbereiding en besluitvorming tot op heden heeft ingericht, waarbij [REDACTED] – ondanks de grote impact van het voorgenomen plan – op geen enkele wijze is

[REDACTED]

[REDACTED]

betrokken. Met deze brief zet [REDACTED] haar bezwaren uiteen, stelt zij de juridische en bestuurlijke houdbaarheid van de gekozen koers aan de orde en verzoekt zij de gemeente – en sommeert zij haar, voor zover nodig – de in deze brief omschreven stappen te zetten.

Een afschrift van deze brief wordt gelijktijdig verzonden aan het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Den Haag, alsmede aan het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg.

1. WIE IS [REDACTED] EN WAT STAAT ER OP HET SPEL

1 Alvorens inhoudelijk op de voorgenomen plannen in te gaan, is het van belang eerst toe te lichten wie [REDACTED] is en welke belangen voor haar op het spel staan.

2 [REDACTED] is een groot landelijk opererend totaalonderhoudsbedrijf met circa 300 medewerkers in vaste dienst. Een groot deel van haar activiteiten bestaat uit het verduurzamen van gebouwen in bewoonde staat. Daarbij werkt zij al in een vroegtijdig stadium van het verduurzamingsproces resultaatgericht samen met opdrachtgevers en vervult zij de rol van vastgoedregisseur. Daarnaast biedt zij werk aan een groot aantal toeleveranciers, onderaannemers en zelfstandigen en leidt zij jaarlijks circa twintig MBO-leerlingen op. [REDACTED] vervult een belangrijke regionale werkgeversfunctie. Hoewel een groot deel van de [REDACTED] medewerkers in Den Haag woont, zijn ook veel werknemers afkomstig uit de omliggende gemeenten zoals [REDACTED]. De [REDACTED]-medewerkers zijn landelijk opererend en dus is de ligging pal bij de snelwegen A4, A13 en A12, alsmede een uitstekende aansluiting op het openbaar vervoer ideaal (en de facto noodzakelijk) voor [REDACTED] en de daar gevestigde bedrijven. De [REDACTED] eveneens onderdeel van het familiebedrijf [REDACTED], beheert en verhuurt o.a. de bedrijfspanden aan de [REDACTED] met de huisnummers [REDACTED]. In deze panden zijn circa 100 ondernemingen gevestigd, waaronder onder meer [REDACTED].

3 Het hoofdkantoor aan de [REDACTED] vormt het organisatorische en operationele hart van [REDACTED]. De locatie stelt [REDACTED] in staat uiteenlopende, onderling samenhangende bedrijfsfuncties op één plaats bijeen te brengen. Zij wordt niet alleen gebruikt als “slim” kantoor (met een goede communicatie tussen de diverse disciplines en afdelingen), maar ook voor opslag en overslag, als logistieke hub, voor acquisitie, voor de steigerbouwdivisie, voor interne opleidingen, voor het facilitaire bedrijf en het beheer en de verhuur van vastgoed. Daarnaast is deze locatie geselecteerd vanwege de mogelijkheid om de naamsbekendheid te kunnen vergroten. De locatie ligt pal aan de snelwegen A4 en A13 (totaal 16 rijbanen) en daar passeren ieder etmaal ca. 300.000 voertuigen. In het hoofdkantoor is verder nog een aantal andere [REDACTED] bedrijven gevestigd zoals diverse [REDACTED].

Ondersteuning B.V. Naast de diverse [REDACTED]-bedrijven is sprake van nog een

[REDACTED]

andere belanghebbende, de [REDACTED] in privé als eigenaar van de bedrijfspanden aan de [REDACTED]

[REDACTED] Daarnaast is [REDACTED] in privé ook eigenaar van het bedrijfspand met adres [REDACTED], gelegen op het bedrijventerrein [REDACTED]

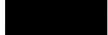
- 4 De bundeling van deze functies en ondernemingen op één locatie is essentieel: zij zijn organisatorisch, operationeel en logistiek nauw met elkaar verweven en kunnen daardoor niet zonder meer los van elkaar worden beschouwd of afzonderlijk worden verplaatst.
- 5 De huidige economische en maatschappelijke waarde van deze locatie en de nabije omgeving is niet vanzelf ontstaan. In de periode 2007-2010 kampte het gebied nog met aanzienlijke leegstand. [REDACTED] heeft vervolgens jarenlang gericht geïnvesteerd in de gebouwen, de verduurzaming en de inrichting van de terreinen. Zij heeft daarbij onder meer gezorgd voor een goede bereikbaarheid, ruime parkeergelegenheid, hoogwaardige bedrijfsruimte en een representatieve uitstraling. In combinatie met de gunstige ligging nabij de snelwegen heeft dit geleid tot een levendig en goed functionerend bedrijvencluster, waarin de gevestigde ondernemingen elkaar versterken en voor hun bedrijfsvoering (deels) van elkaars aanwezigheid afhankelijk zijn.
- 6 In de huidige situatie vormt de locatie, dankzij de noodzakelijke samenhang tussen de verschillende functies, een essentiële basis voor de bedrijfsvoering en het verwezenlijken van de bedrijfsdoelstellingen van [REDACTED]. Realisatie van de Parallelweg – die, als gezegd, dwars door het hoofdkantoor van [REDACTED] zou lopen – doorbreekt die samenhang onherstelbaar. Daardoor zou de locatie niet alleen haar huidige bedrijfsmatige meerwaarde verliezen, maar juist een structurele belemmering voor de bedrijfsvoering worden. Het gevolg is dat [REDACTED] haar onderneming daar feitelijk niet langer kan voortzetten, terwijl een verplaatsing naar een andere soortgelijke geschikte locatie – wegens onder meer gebrek aan voldoende ruimte, vergelijkbare uitstekende bereikbaarheid met auto én openbaar vervoer en een toereikende aansluiting op het elektriciteitsnetwerk – evenmin een reële mogelijkheid is.
- 7 Realisatie van de Parallelweg vormt dan ook geen beperkte ruimtelijke ingreep waarbij slechts een aantal vierkante meters vastgoed verloren gaat. Zij maakt het gehele functioneel samenhangende bedrijfscomplex van [REDACTED] op deze locatie onbruikbaar en bedreigt daarmee zowel de continuïteit van het familiebedrijf als die van de vele andere MKB-bedrijven die van deze locatie afhankelijk zijn.
- 8 Dit heeft rechtstreeks gevolgen voor de omvang van de onteigenings- en schadeloosstellingsopgave. Een vergoeding die uitsluitend wordt gebaseerd op de oppervlakte of waarde van het rechtstreeks door het tracé geraakte vastgoed, zou volstrekt voorbijgaan aan de werkelijke (grote) bedrijfseconomische gevolgen. Niet alleen het doorsneden gedeelte, maar het gehele samenhangende complex van de panden van [REDACTED] wordt immers onbruikbaar. Indien de gemeente deze koers

doorzet, zal zij daarom de volledige daaruit voortvloeiende schade moeten vergoeden, waaronder het verlies van de bedrijfseconomische waarde van de locatie, goodwill, opgebouwde bedrijfswaarden, langdurige inkomstenderving en het verlies van rendement op de aanzienlijke investeringen die [REDACTED] in de afgelopen jaren heeft gedaan. [REDACTED] zal geen genoegen nemen met een schadeloosstelling die aan deze gevolgen voorbijgaat en zal zo nodig alle beschikbare juridische middelen aanwenden.

- 9 De keuze voor de Voorkeursvariant valt verder niet te rechtvaardigen wanneer de economische en maatschappelijke waarde van de bedrijvigheid aan [REDACTED] Gravenmade, die daarvoor zou moeten wijken, wordt afgezet tegen de bedrijvigheid die de gemeente met de Parallelweg wil faciliteren. Aan het einde van deze circa twee kilometer lange doodlopende weg zijn de uitbreiding van bedrijventerrein Westvlietweg, de vestiging van onderdelen van het afvalcluster uit de Binckhorst en, als zogenoemde “meekoppelkans”, de vestiging van enkele private ondernemingen die actief zijn in het uitsorteren van sloopafval voorzien.
- 10 Deze activiteiten gaan gepaard met een grootschalige aan- en afvoer van afvalstoffen en grondstoffen door zwaar vrachtverkeer. Daarbij is bovendien voorzien dat dit transport voor een belangrijk deel met vervuilende dieselvrachtwagens zal plaatsvinden. Van een daadwerkelijk circulair proces is geen sprake: de betrokken ondernemingen sorteren afvalstromen, waarna de uitgesorteerde materialen opnieuw per vrachtwagen in omgekeerde richting moeten worden afgevoerd. Tegen deze achtergrond is het onjuist en misleidend om de voorgenomen activiteiten onder de noemer “circulaire economie” te presenteren. Het enkel uitsorteren en vervolgens opnieuw afvoeren van afvalstromen, met inzet van grote aantallen vervuilende dieselvrachtwagens, maakt deze bedrijvigheid nog niet circulair. Door niettemin met het begrip “circulaire economie” te koketteren, wordt aan de Voorkeursvariant een duurzaam en maatschappelijk wenselijk karakter toegedicht dat de feitelijke aard en gevolgen van het plan niet weerspiegelt. Daarmee wordt niet alleen een te rooskleurig, maar ook een wezenlijk onjuist beeld van het plan geschetst. Het begrip fungeert hier vooral als verkoopargument voor een plan dat in werkelijkheid leidt tot meer zwaar vrachtverkeer, meer uitstoot, een groot ruimtebeslag en de verplaatsing van afvalstromen, zonder dat daarmee ter plaatse een volwaardige circulaire keten wordt gerealiseerd.
- 11 De beoogde, zwaar milieubelastende afvalgerelateerde activiteiten leggen een groot beslag op de schaarse beschikbare ruimte, terwijl zij naar verhouding weinig hoogwaardige werkgelegenheid opleveren. Dit staat in schril contrast met de bestaande goed florerende activiteiten van [REDACTED] en de op haar terreinen aan de Laan van 's-Gravenmade gevestigde MKB-ondernemingen, die voor de aanleg van de Parallelweg zouden moeten wijken. Deze ondernemingen vertegenwoordigen gezamenlijk aanzienlijke economische en maatschappelijke waarde en bieden werkgelegenheid aan een groot aantal werknemers in Den Haag en de omliggende regio.
- 12 De zogenoemde “meekoppelkans” om grootschalige sortering en verwerking van bouw-, sloop- en grofafval te faciliteren, staat dan ook in geen verhouding tot het opofferen van de door [REDACTED] als private onderneming zorgvuldig opgebouwde



hoogwaardige bedrijvigheid, werkgelegenheid en ondernemersgemeenschap. De vraag rijst hoe de gemeente deze keuze denkt te kunnen verantwoorden tegenover   de op haar terreinen gevestigde ondernemers en hun medewerkers, en de Haagse samenleving als geheel.

- 13 Daarbij wordt er tevens op gewezen dat de Parallelweg haaks staat op het gemeentelijke beleid, waarin het college voortdurend benadrukt dat Den Haag kampt met een structureel tekort aan bedrijfsruimte en dat bestaande bedrijvigheid en werkgelegenheid daarom moeten worden behouden en versterkt. Daar komt bij dat het provinciale beleid voorschrijft dat het verlies van bedrijventerrein moet worden gecompenseerd.¹ Voor zover de gemeente voor de Parallelweg niet over de benodigde compensatieruimte beschikt, leidt de Voorkeursvariant daarmee tot verlies van bedrijfsruimte dat niet elders (op gelijkwaardige wijze) kan worden opgevangen. De gemeente handelt daarmee rechtstreeks in strijd met haar eigen streven om de schaarse bedrijfsruimte en de daaraan verbonden werkgelegenheid te behouden en te versterken.
- 14 Daar komt bij dat  ook nog zeer recent aanzienlijk in de verduurzaming van de locatie en in haar bedrijfsvoering heeft geïnvesteerd. Zij beschikt over een volledig geëlektrificeerd wagenpark van circa 120 nieuwe voertuigen, 260 zonnepanelen op het dak van het hoofdkantoor, 20 laadpunten en op de overige daken van de -panden aan de Laan van 's-Gravenmade nog eens 760 zonnepanelen en bij de overige  nog eens 15 laadpunten. De huidige locatie is bovendien een zeer gunstige zichtlocatie aan de A4 en A13, waar dagelijks circa 300.000 voertuigen passeren, waarmee de locatie is gelegen aan een van de drukst bereden snelwegcorridors van Nederland. De prominente zichtbaarheid van het hoofdkantoor levert een belangrijke bijdrage aan de naamsbekendheid van   en vertegenwoordigt daarmee een zelfstandige bedrijfswaarde. De locatie is mede om die reden in 2006 bewust gekozen als nieuwe, stabiele Haagse vestigingsplaats voor de -bedrijven. Mede vanwege de grote problemen met aansluitingen op het elektriciteitsnetwerk van bedrijfspanden is een alternatieve vestigingslocatie met voldoende ruimte, een vergelijkbare goede bereikbaarheid met zowel de auto als het openbaar vervoer, alsmede een vergelijkbare zichtbaarheid en een toereikende netaansluiting waarschijnlijk niet beschikbaar. Veel van de -medewerkers komen op werkdagen met het openbaar vervoer, of (brom)fiets, naar de  vestiging toe en gaan dan vervolgens met een door  beschikbaar gestelde volledig elektrische pool-auto naar de projecten. Verplaatsing van het bedrijf naar een andere locatie is daardoor niet alleen organisatorisch en financieel buitengewoon ingrijpend, maar onder de huidige omstandigheden niet uitvoerbaar.
- 15 De situatie is voor  des te wranger vanwege haar voorgeschiedenis in Den Haag. Ruim twintig jaar geleden heeft zij haar toenmalige vestiging in de Binckhorst noodgedwongen verlaten in verband met de door de gemeente voorziene

¹ Zie ook de Bestuursovereenkomst Binckhorst (collegebesluit gemeente Den Haag, 21 maart 2023, kenmerk DSO/10495302, RIS314758), in het bijzonder het derde, vierde en vijfde gedachtestreepje onder "overwegende dat", waarin gemeente en provincie het compensatievereiste voor verlies van bedrijventerrein uitdrukkelijk erkennen.



herontwikkeling van dat gebied. De gemeente Den Haag vestigde op de vastgoedposities van [REDACTED] in de Binckhorst meerdere opeenvolgende voorkeursrechten op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten.² De percelen van [REDACTED] waren aldus jarenlang geblokkeerd door gemeentelijke voorkeursrechten, met aanzienlijke waardedrukkende gevolgen en een feitelijke belemmering van elke eigen investeringsbeslissing.³ [REDACTED] heeft de huidige locatie destijds – na zorgvuldig afweging – gekozen als een stabiele “Haagse” vestigingsplaats voor de lange termijn en daarin vervolgens dienovereenkomstig geïnvesteerd.

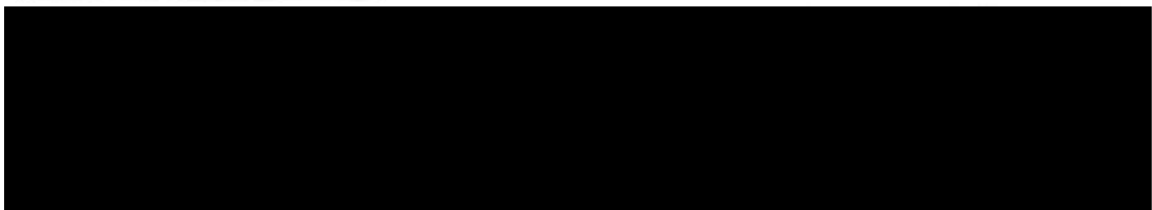
- 16 [REDACTED] wordt nu voor de tweede maal in een relatief korte tijd door plannen van dezelfde gemeente rechtstreeks in de continuïteit van haar centrale bedrijfslocatie geraakt. Alleen al die voorgeschiedenis brengt mee dat van de gemeente een buitengewoon zorgvuldige, transparante en voortvarende handelwijze mocht worden verwacht. Daarvan is tot op heden geen sprake geweest.

2. ONZORGVULDIGE PLANVORMING: [REDACTED] IS TEN ONRECHTE NIET GEÏNFORMEERD OF BETROKKEN

- 17 Hoewel de gevolgen voor [REDACTED] zeer ingrijpend zijn, heeft zij niet van de gemeente zelf, maar via de media kennisgenomen van de voorgenomen Parallelweg. Dat is zeer onzorgvuldig (en ook onbegrijpelijk). De gemeente heeft [REDACTED] op geen enkele wijze over de planvorming in het kader van het gebiedsprogramma Haagse Vlietzone geïnformeerd en haar evenmin in de gelegenheid gesteld om haar kennis, belangen en bezwaren tijdig in het onderzoek naar de verschillende varianten – en in het bijzonder de voorgenomen Parallelweg – in te brengen. [REDACTED] is nooit gesprekspartner geweest, terwijl zij duidelijk een direct belanghebbende is die ingrijpend dreigt te worden geraakt.

- 18 Het contact dat vervolgens wel heeft plaatsgevonden, is uitsluitend op initiatief van [REDACTED] tot stand gekomen. Nadat de [REDACTED] (directeur interne bedrijfsvoering van [REDACTED]) op 10 juni 2026 bij de Commissie Ruimte over de voorgenomen handelwijze had ingesproken, heeft de Wethouder van Stedelijke Ontwikkeling, Bibliotheken en Europa, Klaas Verschuure, tijdens de commissievergadering hiervoor zijn excuses aangeboden en hij heeft ook aangegeven dat hij dit nog verder zal oppakken. Daarmee heeft de wethouder – terecht – onderkend dat de gemeente ernstig is tekortgeschoten, op zijn minst wat betreft de communicatie met en betrokkenheid van [REDACTED]

- 19 Hieraan is echter tot op heden geen enkel gevolg gegeven; los van het feit dat de excuses niet schriftelijk zijn bevestigd, is [REDACTED] niet uitgenodigd voor een gesprek en evenmin is uiteengezet hoe het gebrek aan tijdige betrokkenheid zal worden hersteld.





Inmiddels is ruim anderhalve maand verstreken zonder dat terzake enige verdere stap is gezet van de zijde van de gemeente.

- 20 Wanneer de gevolgen voor [REDACTED] en de vele MKB-bedrijven die de realisatie van de Parallelweg teweeg brengen, niet worden onderzocht en de daarmee gemoeide belangen niet volwaardig in de verdere planvorming en besluitvorming worden betrokken, kan de gemeente sowieso geen zorgvuldige belangenafweging maken. Voortzetting van de planvorming op de huidige wijze is dan ook in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Dat klemmt temeer nu de gemeente enerzijds het belang van economie, MKB en werkgelegenheid zegt te onderschrijven, maar anderzijds bereid lijkt een hoogwaardig en goed functionerend bedrijventerrein op te offeren voor de ontsluiting van nieuwe, milieubelastende afvalverwerkende bedrijvigheid.
- 21 De gevolgen doen zich bovendien niet pas voor wanneer een definitief besluit wordt genomen. Wanneer de Voorkeursvariant (meer algemeen) bekend wordt levert dit ook grote onzekerheid op voor de op de locatie gevestigde ondernemingen. Zolang onduidelijk blijft of en op welke wijze zij hun activiteiten op deze locatie kunnen voortzetten, worden investerings- en bedrijfsbeslissingen bemoeilijkt. Huurders kunnen zich genoodzaakt zien vroegtijdig naar andere huisvesting uit te kijken of huurovereenkomsten niet te verlengen. De bedrijfsruimten die daardoor leegkomen, zullen vanwege de onzekerheid over de toekomst van de locatie nauwelijks opnieuw verhuurbaar zijn. Dit is nu al het geval, en [REDACTED] lijdt dus nu al aanzienlijke schade als rechtstreeks gevolg van de onzorgvuldige handelswijze waarop de gemeente de planvorming en communicatie nu heeft ingericht.

3. DE GEKOZEN KOERS IS VOORBARIG EN ONVOLDOENDE ONDERBOUWD

- 22 [REDACTED] stelt zich op het standpunt dat de gekozen voorkeurskoers, gelet op de betrokken belangen en de onzorgvuldige wijze waarop de besluitvorming tot dusver heeft plaatsgevonden, niet kan worden voortgezet. Deze koers is bovendien voorbarig, nu de voorgenen Parallelweg op een ontoereikende onderzoeksgrondslag berust en alternatieve ontsluitingsmogelijkheden niet, althans onvoldoende, zijn onderzocht. [REDACTED] licht dit hieronder nader toe.

3.1 Voor de Parallelweg ontbreekt een toereikende onderzoeksgrondslag

- 23 Allereerst is de Parallelweg als Voorkeursvariant onvoldoende onderzocht. De wethouder Klaas Verschuure stelt in de commissiebrief *‘Voorkeursvariant voor de verplaatsing en transformatie van het afvalcluster Binckhorst’* (met kenmerk: RIS325011, hierna: de **“Commissiebrief”**⁴) dat de Parallelweg *“de enige overgebleven optie”* is.⁵ Die conclusie kan echter niet worden gedragen door de onderzoeken die zijn uitgevoerd. Uit het oorspronkelijke Verkeersonderzoek

⁴ Middels deze commissiebrief wordt de voorzitter van de Commissie Ruimte geïnformeerd over het collegebesluit Voorkeursvariant voor de verplaatsing en transformatie van het afvalcluster Binckhorst (RIS10978781).

⁵ Commissiebrief, p. 7.



Westvlietweg van Antea Group (projectnummer 0489378.100, hierna: het "**Verkeersonderzoek**") blijkt uitdrukkelijk dat de technische haalbaarheid geen onderdeel vormde van de onderzoeksopdracht en dat de fysieke inpasbaarheid slechts globaal is aangegeven.⁶ Antea Group licht toe dat de varianten in deze fase op globaal/indicatief schetsniveau zijn uitgewerkt en dat in een vervolgfase nadere inpassing, uitwerking en onderzoek nodig is.⁷ Daarnaast biedt het Verkeersonderzoek ook geen toereikende grondslag voor de stelling dat de Parallelweg langs de A4 de enige overgebleven optie is. Antea concludeert uitdrukkelijk dat alle drie de onderzochte varianten c.q. alternatieven verschillende uitdagingen kennen en dat een politieke keuze noodzakelijk is waarin wordt gezocht naar verschillende bouwstenen binnen de varianten.⁸

- 24 Het vervolgonderzoek van Antea Group (projectnummer 0489378, definitief revisie 1.0, d.d. 26 juni 2025, hierna: "**Vervolgonderzoek**") doet aan het voorgaande niks af. Het Vervolgonderzoek beschrijft de in 2024 gepresenteerde alternatieve ontsluitingsroutes en richt zich op de technische haalbaarheid hiervan. Ten aanzien van Variant B – de parallelweg langs de A4 – concludeert Antea weliswaar dat deze variant op basis van de technische inhoud fysiek inpasbaar is, maar erkent zij tegelijkertijd dat sprake is van enkele significante risico's die niet op basis van technische inhoud kunnen worden gemitigeerd:

*"Op basis van de geïdentificeerde raakvlakken wordt deze variant als fysiek inpasbaar en technisch haalbaar beschouwd. Er zijn echter enkele significante risico's die niet op basis van technische inhoud kunnen worden gemitigeerd. Het tracé maakt gebruik van de berm van de A4 op het terrein van Rijkswaterstaat, waarvoor een besluit op ambtelijk/bestuurlijk niveau nodig is. Momenteel worden er geen zwaarwegende bezwaren gezien tegen het aanleggen van het tracé op dit terrein. Daarnaast moet bij de aansluiting op de Laan van 's Gravenmade grond van particulieren worden aangekocht en parkeerterreinen worden heringericht. De ruimte om deze parkeerplekken te compenseren met het behoud van alle functies is zeer beperkt. De kosten voor het verwerven van niet-publieke gronden kunnen hoog zijn en kunnen leiden tot weerstand van de lokale gemeenschap, wat kan resulteren in vertragingen of aanpassingen van het tracé. Naast deze aspecten zijn er nog diverse omgevingsfactoren die zorgen voor een toename van de kosten, maar technisch wel oplosbaar lijken."*⁹

Zolang deze besluiten niet zijn genomen, kan Variant B niet als een zekere of vaststaande optie worden gepresenteerd.

- 25 Daarnaast, en niet onbelangrijk, beperkt het Vervolgonderzoek zich tot de technische haalbaarheid en fysieke inpassing van Variant A (een ontsluiting langs de oostzijde van de A12, aansluitend op de Guldenlaan) en Variant B (een ontsluiting langs de A4 in noordoostelijke richting, aansluitend op de Laan van 's-Gravenmade).¹⁰ Andere alternatieven worden niet besproken. De conclusie van de wethouder in de

⁶ Verkeersonderzoek, p. 4.

⁷ Verkeersonderzoek, p. 29.

⁸ Verkeersonderzoek, p. 64.

⁹ Vervolgonderzoek, p. 17.

¹⁰ Vervolgonderzoek, p. 3.

Commissiebrief dat de Parallelweg "*de enige overgebleven optie*" is,¹¹ is derhalve te voorbarig en onvoldoende gefundeerd.

- 26 Voorts heeft [REDACTED] ernstige twijfels over de vraag of de verkeerskundige analyse een representatief beeld geeft van de verkeersbelasting op het betrokken wegennet. De Parallelweg is bedoeld om het uitgebreide bedrijventerrein Westvlietweg, inclusief het te verplaatsen afvalcluster, te ontsluiten. Indien de Parallelweg wordt gerealiseerd, zullen de daarmee samenhangende verkeersstromen via hetzelfde wegennet worden afgewikkeld als het verkeer van en naar Familiepark Drievliet. Op dagen waarop Drievliet geopend is (nu nog 170 dagen per jaar, maar het voornemen is om het park het hele jaar te openen) is reeds sprake van aanzienlijke verkeersdruk op de Laan van 's-Gravenmade, met structurele opstoppen die ook terugslaan op de Laan van Hoornwijk (een belangrijke ontsluitingsweg van de woonwijk Ypenburg), op de aansluitende snelwegen en verkeersonveilige situaties opleveren op de Laan van 's-Gravenmade voor bezoekers, kinderen, werknemers en andere weggebruikers. Daar komt bij dat de realisatie van circa 12.000 woningen op de Binckhorst de Victory Boogie Woogietunnel – die een directe verbinding vormt met de omgeving van de Laan van 's-Gravenmade – structureel extra zal belasten, hetgeen de totale verkeersdruk op dit wegennet nog verder vergroot. Noch het Verkeersonderzoek, noch het Vervolgonderzoek bevat enige bespreking van deze piekbelastingen, laat staan van de gevolgen hiervan.
- 27 Dat de Parallelweg langs de A4 – en daarmee de ontsluiting via de Laan van 's-Gravenmade – geen realistisch alternatief is, laat zich overigens ook zelfstandig afleiden uit de verkeerskundige realiteit ter plaatse, die in de beschikbare onderzoeken schromelijk wordt onderschat. De Laan van 's-Gravenmade is in essentie een doodlopende weg: de openbare weg eindigt bij de slagbomen van Familiepark Drievliet. Dat levert reeds nu structurele knelpunten op. Grote vrachtwagens hebben nauwelijks mogelijkheid om te keren, terwijl laden en lossen bij de bedrijven aan de Laan van 's-Gravenmade op werkdagen dagelijks (meerdere keren per dag) tot chaotische situaties leidt doordat vrachtwagens genoodzaakt zijn dubbel te parkeren. Er is namelijk geen alternatief voor het laden en lossen. Wanneer de Parallelweg wordt gerealiseerd en de Laan van 's-Gravenmade als ontsluitingsroute gaat fungeren voor het uitgebreide bedrijventerrein Westvlietweg en het verplaatste afvalcluster, cumuleren deze bestaande problemen met een reeks nieuwe verkeersstromen. Er zal in dat geval sprake zijn van een groot synergetisch effect: het gezamenlijke effect zal groter zijn dan de optelsom van de afzonderlijke factoren.
- 28 Bij gebreke van die informatie kan de representativiteit van de gehanteerde verkeersgegevens niet worden vastgesteld. Dit klemmt temeer nu Drievliet onder de huidige eigenaar grootschalig wordt vernieuwd en het park door de realisatie van een overdekte binnenhal voornemens is om het park het gehele jaar open te stellen. Dit zal leiden tot een verdere toename en een nog meer structureel en continu karakter van de

¹¹ Commissiebrief, p. 7.

verkeersbelasting. Het Vervolgonderzoek laat ook deze ontwikkeling geheel onbesproken.

- 29 Doorslaggevend is ten slotte dat Antea zelf in haar Vervolgonderzoek aanbeveelt dat het onderzoek nog geenszins voldoende is voor definitieve besluitvorming. Op basis van het Vervolgonderzoek wordt aanbevolen om Variant B verder te ontwikkelen en te onderzoeken waarbij wordt opgemerkt dat het essentieel is om de risico's die niet op basis van de technische inhoud kunnen worden beheerst, nader te evalueren. Dit omvat het verkrijgen van een ambtelijk of bestuurlijk besluit voor het gebruik van de berm op het terrein van Rijkswaterstaat en het verwerven van de niet-publieke gronden bij de aansluiting op de Laan van 's-Gravenmade. Daarnaast is een update van de verkeersstudie noodzakelijk, aldus Antea. Verder wordt geadviseerd om de omgevingsaspecten verder technisch uit te werken. Tot slot wordt aanbevolen om bij een nadere uitwerking van Variant B een nauwkeurigere budgetraming op te stellen.¹²
- 30 Deze aanbevelingen bevestigen dat Variant B zich nog in een onderzoeks- en uitwerkingsfase bevindt en dat de beschikbare onderzoeken geen toereikende grondslag bieden om de Parallelweg reeds als de enige overgebleven optie, laat staan als een voldoende zekere Voorkeursvariant, te presenteren.
- 31 De conclusie is onontkoombaar: de cumulatie van de diverse verkeersstromen leidt tot een structureel en onoplosbaar verkeersinfarct, waarvoor geen verkeerskundige oplossing bestaat zolang de route via de Laan van 's-Gravenmade als enige ontsluitingsweg fungeert. Dit is geen hypothetische inschatting: het gaat om de optelsom van concrete, reeds bestaande knelpunten en voorzienbare – en deels reeds vaststaande – ontwikkelingen. ████████ verzoekt de gemeente dit cumulatieve /synergetische effect alsnog serieus en integraal in kaart te brengen – mede in het licht van de door Antea zelf aanbevolen update van de verkeersstudie – en daarbij de Spoorlaanvariant als volwaardig en prioritair te onderzoeken alternatief te betrekken (zie ook par. 3.4).

3.2 Ook het haalbaarheidsonderzoek van Royal Haskoning biedt geen grondslag voor de keuze voor de Parallelweg

- 32 Verder wijst ████████ erop dat ook het haalbaarheidsonderzoek van Royal HaskoningDHV (referentie BK1743-RP-0001, d.d. 22 augustus 2025, hierna: "**Haalbaarheidsonderzoek**") geen grondslag biedt voor de Parallelweg. Het Haalbaarheidsonderzoek is uitdrukkelijk gericht op het per scenario verkrijgen van feitelijke inzichten, zonder noodzakelijkerwijs een keuze te maken voor een scenario.¹³ Politieke haalbaarheid vormt bovendien geen onderdeel van dit onderzoek.¹⁴ Het onderzoek levert dus geen Voorkeursvariant op en kan reeds om die reden niet dienen als grondslag voor enig besluit met betrekking tot de voorgenomen realisatie van de Parallelweg.

¹² Vervolgonderzoek, p. 21.

¹³ Haalbaarheidsonderzoek d.d. 22 augustus 2025, 'management samenvatting'.

¹⁴ Haalbaarheidsonderzoek d.d. 22 augustus 2025, par. 1.2. 'Het haalbaarheidsonderzoek'.

- 33 Daar komt bij dat het Haalbaarheidsonderzoek de scenario's uitdrukkelijk als uitersten presenteert. De onderzochte scenario's geven de hoeken van het speelveld weer; het zijn extremen die worden gebruikt om een grote bandbreedte aan inzichten te verzamelen.¹⁵ Haskoning beveelt dan ook aan dat in een vervolgproces realistische varianten worden uitgewerkt, voorzien van schetsontwerpen, kostenramingen en inpassingsonderzoek, alvorens een weloverwogen beslissing kan worden genomen.¹⁶ Van een eenduidige aanwijzing van "scenario 3A" – de ontsluitingsweg langs de A4 – als enige resterende optie is in het Haalbaarheidsonderzoek geen sprake.
- 34 Bovendien bevestigt het Haalbaarheidsonderzoek de niet-technische risico's die ook al uit het Vervolgonderzoek van Antea blijken. Scenario 3 kenmerkt zich volgens Haskoning door complexe verwervings- en bestemmingsplanproblematiek, inclusief het mogelijk onteigenen van gronden en een te verwachten sterke weerstand van diverse belanghebbenden. Bovendien zijn er aanzienlijke uitdagingen met betrekking tot de kosten en de beschikbare ruimte voor de ontsluiting.¹⁷ Haskoning beveelt ten slotte aan nader onderzoek te verrichten naar de verplaatsing van het afvaloverslag naar bedrijventerrein Westvlietweg, met specifiek aandacht voor de technische haalbaarheid van een vaargeul en een ophaalbrug, de impact op het waterhuishouden in de polder en de regionale bereikbaarheid. Haskoning beveelt in dat verband om aandacht te besteden aan omgevingsmanagement op de Westvlietweg, waarbij rekening wordt gehouden met grondeigenaren, huidige gebruikers en omwonenden.¹⁸ Dit nadere onderzoek heeft – voor zover [REDACTED] kan zien – niet plaatsgevonden. Zolang dit ontbreekt, kan het Haalbaarheidsonderzoek reeds om deze reden niet dienen als onderbouwing voor de voorgenomen Parallelweg.

3.3 De Voorkeursvariant strookt niet met de door de gemeenteraad aangenomen moties

- 35 Daarnaast is de Voorkeursvariant ook niet in lijn met wat de gemeenteraad in diverse moties aan het College heeft opgedragen. Op 26 februari 2026 heeft de gemeenteraad van Den Haag de motie "*Geen onomkeerbare stappen in de Vlietzoom*" (RIS324802) aangenomen. De gemeenteraad verzocht het College daarbij uitdrukkelijk drie dingen: (i) geen onomkeerbare stappen te zetten die geen recht doen aan raadsuitspraken; (ii) de mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein of verplaatsing van het afvalcluster naar de Vlietzone niet als uitgangspunt of voorkeursrichting in te brengen in zienswijzen, bestuurlijke overleggen, beleidsstukken of andere externe trajecten, zonder dat de gemeenteraad daarover vooraf is geïnformeerd en zich heeft kunnen uitspreken; en (iii) geen privaatrechtelijke afspraken te maken die raken aan de uitbreiding van het bedrijventerrein of de verplaatsing van het afvalcluster naar de Vlietzone, zonder dat de gemeenteraad daarbij vooraf actief betrokken is.
- 36 Niettemin heeft het College het collegebesluit Voorkeursvariant voor de verplaatsing en transformatie van het afvalcluster Binckhorst (RIS10978781) genomen. Dit besluit

¹⁵ Haalbaarheidsonderzoek d.d. 22 augustus 2025, par. 1.2. 'Het haalbaarheidsonderzoek'.

¹⁶ Haalbaarheidsonderzoek d.d. 22 augustus 2025, par. 6 'Aanbevelingen', p. 56.

¹⁷ Haalbaarheidsonderzoek d.d. 22 augustus 2025, par. 4.3.2 'Beoordeling criterium planeconomie', p. 24.

¹⁸ Haalbaarheidsonderzoek d.d. 22 augustus 2025, par. 6 'Aanbevelingen', p. 56.



maakt ruimtelijke reserveringen mogelijk voor de verplaatsing van een deel van het afvalcluster naar de uitbreiding van het bedrijventerrein Westvlietweg in de Vlietzone en voor de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg parallel aan de A4 (de Parallelweg). Wethouder Klaas Verschuure heeft de Commissie Ruimte hierover bij commissiebrief van 20 maart 2026 geïnformeerd (RIS325011). Daarmee sorteert het College reeds concreet voor op een bepaalde inrichting van het gebied. Dat is in strijd met de door de gemeenteraad verlangde terughoudendheid.

- 37 De gemeenteraad Den Haag heeft bovendien op 23 april 2026 motie “*Onderzoek alternatieve ontsluitingen onder of langs de A12*” van Hart voor Den Haag en D66 aangenomen. In deze motie constateert de raad, onder verwijzing naar haar eerdere motie d.d. 26 februari 2026 “geen onomkeerbare stappen in de Vlietzoom” dat het College de ontsluiting parallel aan de A4 als enige haalbare optie presenteert, terwijl een ontsluiting vanaf de GAVI-kavel onder de A12 onvoldoende als zelfstandig alternatief is onderzocht en aanvullend onderzoek noodzakelijk is.

- 38 Daarbij overweegt de gemeenteraad dat:

- i) een ontsluiting parallel aan de A4 mogelijke schade toebrengt aan de Vlietzoom;*
- ii) alternatieve ontsluitingen onder of langs de A12 de Vlietzoom kunnen ontzien en aansluiten op bestaande hoofdinfrastructuur;*
- iii) het plan van de Vlietzoom Alliantie een alternatief aanreikt voor de ontsluiting; en*
- iv) voor de doorontwikkeling van bedrijventerrein Westvlietweg uitbreiding en een betere bereikbaarheid noodzakelijk is.*

De gemeenteraad heeft het College in voornoemde motie verder opgedragen om:

- i) alternatieve ontsluitingen onder of langs de A12 opnieuw te onderzoeken, waarmee bedrijventerrein Westvlietweg kan worden uitgebreid zonder nieuwe ontsluiting parallel aan de A4;*
- ii) het plan van de Vlietzoom Alliantie als serieuze input mee te nemen voor de verdere ruimtelijke invulling van het gebied;*
- iii) een second opinion te laten uitvoeren op de al gedane verkeersonderzoeken;*
- iv) tot afronding van dit onderzoek geen onomkeerbare stappen te zetten en de uitkomst van het onderzoek te bespreken met de raad voordat het definitieve voorstel voor de gebiedsontwikkeling van de Vlietzoom aan de raad wordt voorgelegd voor instemming.*

- 39 Deze motie bevestigt dat ook de gemeenteraad de bestaande onderzoeksbasis ontoereikend acht om de Parallelweg reeds als enige haalbare oplossing te behandelen.

3.4 Voorgestelde alternatieve ontsluitingsweg

- 40  bepleit tevens actief een concreet alternatief: de ontsluiting via de verlengde Spoorlaan parallel aan de A12, via het Guldenpad. Naar de overtuiging van  vormt dit een serieus en werkbaar alternatief voor de door de gemeente gekozen ontsluitingsroute langs de A4.

- 41 De kern van dit alternatief is dat de HMS-functies en de grofvuilbunker die vanuit de Binckhorst naar de Vlietzone zouden worden verplaatst, niet worden gesitueerd op de uitbreidingskavel aan de Westvlietweg, maar op de GAVI-kavel in de oksel van het

Prins Clausplein. Deze locatie kan vervolgens worden ontsloten via het Guldenpad – een tracé dat parallel aan de A12 loopt en ter hoogte van de Pathé bioscoop reeds tot een tweebaans autoweg is omgebouwd. Voor de ontsluiting van de GAVI-kavel en de daarop reeds bestemde Tramremise dient het Guldenpad toch al als snelverkeerontsluiting te worden aangelegd; de verlenging van de Spoorlaan via het Guldenpad is daarmee geen nieuw aan te leggen infrastructuur, maar een logische uitbouw van reeds voorziene en deels al gerealiseerde voorzieningen. Naar verwachting leidt dit tot een aanzienlijke vermindering van de verkeersoverlast en de ingreep in de Vlietzoom ten opzichte van de Voorkeursvariant.

- 42 [REDACTED] wijst erop dat een uitgewerkte alternatieve visie langs deze lijnen – het plan van de Vlietzoom Alliantie – reeds bij de gemeente bekend is, maar tot op heden niet op gelijkwaardige wijze in de gemeentelijke afweging is betrokken. De gemeenteraad heeft dit kennelijk eveneens geconstateerd. Bij motie van 23 april 2026, ingediend door Hart voor Den Haag en D66, heeft de raad geconstateerd dat het college een ontsluiting parallel aan de A4 als enige haalbare optie presenteert en dat een alternatieve ontsluiting vanuit de GAVI-kavel onder de A12 onvoldoende als zelfstandig alternatief is onderzocht.¹⁹ De raad heeft het college dan ook opgedragen alternatieve ontsluitingen onder of langs de A12 opnieuw te onderzoeken, het plan van de Vlietzoom Alliantie als serieuze input mee te nemen, een second opinion te laten uitvoeren op de reeds gedane verkeersonderzoeken, en tot afronding van dit onderzoek geen onomkeerbare stappen te zetten (zie hierover ook par. 3.3).
- 43 De gemeente kan zich er dan ook niet op beroepen dat de door haar gekozen ontsluitingsroute langs de A4 de enige haalbare variant is. Zolang het door de gemeenteraad opgedragen onderzoek niet is afgerond en de uitkomsten daarvan niet met de raad zijn besproken, ontbreekt de noodzakelijke onderbouwing voor de Voorkeursvariant.
- 44 De verkeerskundige bezwaren tegen de door de gemeente gekozen ontsluitingsroute via de Laan van 's-Gravenmade worden daarnaast tevens duidelijk wanneer de te verwachten verkeerseffecten in onderlinge samenhang worden gezien. De Laan van 's-Gravenmade is reeds zwaar belast. De Voorkeursvariant voegt daaraan verschillende extra verkeersstromen toe, die afzonderlijk al tot knelpunten kunnen leiden en in combinatie een structurele verkeersproblematiek dreigen te veroorzaken. Het gaat onder meer om i) het vracht-, personenauto- en overige verkeer van en naar de bedrijven die in de Vlietzone zijn of worden gevestigd, waaronder het verkeer dat thans via de Westvlietweg wordt afgewikkeld en in de toekomst via de Laan van 's-Gravenmade zal worden geleid; ii) het aanvullende vracht-, personenauto- en overige verkeer dat samenhangt met de verplaatsing van onderdelen van het afvalcluster uit de Binckhorst; iii) de verwachte toename van het bezoekersverkeer als gevolg van de beoogde verdubbeling van het aantal openingsdagen van attractiepark Drievliet; iv) de reeds bestaande problemen met laden, lossen en keren op de Laan van 's-Gravenmade;

¹⁹ Motie "Onderzoek alternatieve ontsluitingen onder of langs de A12", ingediend door M. van den Goorbergh (Hart voor Den Haag) en Y. Assad (D66), gemeenteraad Den Haag 23 april 2026 (I.3 HvDH). Zie tevens de eerder aangenomen motie "Geen onomkeerbare stappen in de Vlietzoom" (RIS324802), gemeenteraad Den Haag 26 februari 2026.



v) en de verdere belasting van de Victory Boogie Woogietunnel als gevolg van de realisatie van circa 12.000 woningen in de Binckhorst (zie ook par. 3.1).

45 Het wegnnet in dit deel van Den Haag lijkt niet op een dergelijke cumulatie van verkeersstromen te zijn berekend. Deze ontwikkelingen zullen een synergetisch effect hebben. [REDACTED] betwijfelt dan ook of de gevolgen daarvan in de gemeentelijke onderzoeken volledig en in onderlinge samenhang zijn onderzocht.

46 [REDACTED] verzoekt de gemeente daarom met prioriteit over te gaan tot een serieus, objectief en volwaardig onderzoek naar het alternatief waarbij de betreffende functies op de GAVI-kavel worden gevestigd en via de Spoorlaan en het Prins Clausplein worden ontsloten. Dit alternatief moet op gelijkwaardige en volwaardige wijze worden onderzocht als de gemeentelijke Voorkeursvariant. Het betreft een reeds uitgewerkte alternatieve visie waarvan het bestaan bij de gemeente bekend is en die mede aansluit bij de breed gedragen wens om de Vlietzone te beschermen.

3.5 De voorgenen plannen tasten de cultuurhistorische en natuurljke waarden van de Vlietzone aan

47 De Vlietzone kent waardevolle natuur- en landschapselementen die passen bij haar karakter als historische landgoederenzone. Door de voorgenen plannen dreigen deze waarden te verdwijnen dan wel aanzienlijk te worden aangetast, ten gunste van milieubelastende bedrijvigheid. De vraag rijst of dit verenigbaar is met de toepasselijke wet- en regelgeving en het geldende beleid op het gebied van natuur, landschap en cultuurhistorie.

48 De grote cultuurhistorische en landschappelijke waarde van de Vlietzone wordt onder meer onderstreept door drie provinciaal aangewezen erfgoedlijnen die door het plangebied lopen: (i) de Erfgoedlijn Trekvaarten, waartoe de Vliet behoort; (ii) de Erfgoedlijn Landgoederenzone; en (iii) de Erfgoedlijn Romeinse Limes, waaronder het Kanaal van Corbulo. Daarbij vormt het aangrenzende UNESCO-werelderfgoed van de Neder-Germaanse Limes een belangrijke cultuurhistorische referentie.²⁰

49 Het is dan ook vreemd dat plannen worden ontwikkeld die juist deze waarden aantasten: een nieuwe doorgaande verkeersweg wordt aangelegd door een cultuurhistorisch waardevol landgoederenlandschap, en milieubelastende en verkeersintensieve bedrijfsactiviteiten – die in de Binckhorst moeten wijken omdat zij onverenigbaar zijn met een woonomgeving – worden verplaatst naar een gebied dat evenzeer is omsloten door woningen, natuur, recreatie (sport) en cultuurhistorische structuren: het gebied wordt omsloten door de woonwijken van Ypenburg/Leidschenveen, Rijswijk, Voorburg en Leidschendam. Per saldo wordt daarmee geen winst geboekt, maar enkel het probleem verplaatst – en worden daarvoor bovendien gezonde bedrijvigheid en de cultuurhistorische kwaliteit van de Vlietzone opgeofferd. Dit is een strategische fout die de gemeente – en haar inwoners – de aankomende tientallen jaren zal achtervolgen. [REDACTED] wijst er in dit verband ook

²⁰ RIS325198 Bijlage 2, p. 87.



op dat het uitgewerkte alternatief de aantasting van de natuur- en cultuurhistorische waarden van de Vlietzone zou voorkomen – dan wel veel meer zou beschermen dan de Voorkeursvariant – en de verkeersontsluiting aanzienlijk gunstiger zou zijn. Ook dit alternatief verdient serieuze overweging.

- 50  verzoekt de gemeente dan ook te onderbouwen hoe deze voorgenomen plannen verenigbaar zijn met de geldende wet- en regelgeving op het gebied van cultuurhistorische bescherming en hoe zij passen binnen het door de gemeente zelf geformuleerde beleidsprincipe van behoud van de cultuurhistorische en ecologische waarden van de Vlietzone.

3.6 De plannen stuiten op brede maatschappelijke, politieke en regionale weerstand

- 51 Tot slot staan de bezwaren van  – gezien ook de diverse moties van de gemeenteraad – niet op zichzelf. Daarbij wijst  ook op het feit dat bijna 4000 personen de petitie tot bescherming van de Vlietzone hebben ondertekend.²¹ Bovendien heeft de meerderheid van de Haagse gemeenteraad reeds op 18 september 2025 de motie "Haags Cultuurlandschapspark als basis voor het gebiedsprogramma" (RIS323290) aangenomen. Met die motie heeft de gemeenteraad het College opgedragen het door bewoners opgestelde Haags Cultuurlandschapspark – een plan waarin natuur, recreatie en cultuurhistorie centraal staan – als basis te nemen voor het Gebiedsprogramma Vlietzone, en een gefaseerde ontwikkeling van bedrijventerrein Westvlietweg III aan te brengen.
- 52 Ook buiten Den Haag bestaat brede weerstand tegen de voorgenomen plannen. De gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg heeft unaniem een motie aangenomen – gesteund door alle fracties, te weten Pro, CDA, SP, D66, Volt, Partij voor de Dieren, VVD, Aandacht-LV en Gemeentebelangen Leidschendam-Voorburg – met de strekking dat geen afvaloverslagcentrale in de Vlietzone dient te worden gerealiseerd, dat een alternatieve locatie moet worden gezocht en dat ingezet dient te worden op de ontwikkeling van een cultuurlandschapspark.²² Deze maatschappelijke, politieke en regionale weerstand onderstreept dat de voorgenomen plannen verstreckende gevolgen hebben die een breed maatschappelijk draagvlak missen. Juist daarom kan de gemeente deze plannen niet zonder breed, transparant en zorgvuldig onderzoek en zorgvuldige afwegingen voortzetten.
- 53 Tegen deze achtergrond kan niet worden volstaan met de stelling dat de Parallelweg de enige haalbare oplossing is. De uitdrukkelijke opdrachten van de gemeenteraad, het ontbreken van volwaardig onderzoek naar alternatieven, de beperkingen van het onderzoek naar de Parallelweg zelf, de ingrijpende gevolgen voor bestaande bedrijfsruimte en werkgelegenheid en de brede maatschappelijke en regionale weerstand nopen ertoe dat de gemeente pas op de plaats maakt. Eerst moeten de door

²¹ Petitie is te vinden via: <https://petities.nl/petitions/verplaats-geen-afvalbedrijven-naar-de-natuur?locale=NL>

²² RIS325408 Notulen van de raad van 23 april 2026, p. 9, inspraak S. Paltansing namens alle fracties gemeente Leidschendam-Voorburg, te vinden via: <https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/17066341/1#search=%22RIS325408%20Notulen%20van%20de%20raad%20van%2023%20april%202026%22>.

[REDACTED]

de gemeenteraad opgedragen onderzoeken worden afgerond, de alternatieven zelfstandig en volwaardig worden beoordeeld en de rechtstreeks betrokken partijen – onder wie [REDACTED] – daadwerkelijk worden gehoord. Pas daarna kan sprake zijn van een zorgvuldige, deugdelijk gemotiveerde en democratisch gelegitimeerde besluitvorming.

- 54 [REDACTED] benadrukt daarbij nogmaals met nadruk – en zij heeft dit in paragraaf 3.4 van deze brief nader toegelicht – dat zij de Spoorlaanvariant beschouwt als het meest kansrijke en ruimtelijk verantwoorde alternatief voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. Onderzoek naar dit alternatief dient met prioriteit en urgentie ter hand te worden genomen, vóórdat enig onomkeerbaar besluit over de Parallelweg langs de A4 wordt genomen.

4. VERZOEKEN

- 55 Het College (als verantwoordelijk bestuursorgaan van de gemeente) kan [REDACTED] en haar huurders niet voor onbepaalde tijd in onzekerheid laten verkeren, terwijl het zonder hun betrokkenheid verder beslist over hun bedrijfslocaties en toekomst. [REDACTED] verlangt daarom dat het College op de kortst mogelijke termijn volledige tekst en uitleg geeft over het verloop van de plan- en besluitvorming, de tot dusver gemaakte keuzes en de redenen waarom [REDACTED] daarbij niet vanaf het begin is betrokken. Tevens dient het College uiteen te zetten welke concrete maatregelen het zal nemen om de reeds ontstane nadelige gevolgen voor [REDACTED] en haar huurders zoveel mogelijk weg te nemen en de daardoor veroorzaakte schade te herstellen.

- 56 Wat betreft de inhoudelijke besluitvorming over de ontsluiting verzoekt [REDACTED] het College:

- i) een onafhankelijke second opinion uit te laten voeren op het Verkeersonderzoek en het Vervolgonderzoek. Het Vervolgonderzoek heeft zich tot op heden ten onrechte beperkt tot een binaire keuze tussen twee varianten in hun meest vergaande vorm; een dergelijke beperkte verkenning biedt onvoldoende grondslag voor een definitieve variantkeuze. Zolang een volwaardige alternatieve afweging ontbreekt, kan niet worden vooruitgelopen op de Parallelweg als Voorkeursvariant.
- ii) de ontsluiting via de Spoorlaan met voorrang als meest aangewezen alternatief nader te onderzoeken en verder uit te werken. Dit alternatief is bij de gemeente bekend. Dat de gemeente dit alternatief tot op heden niet op serieuze en evenwaardige wijze heeft onderzocht, maakt de huidige beleidskeuzes en besluitvorming onzorgvuldig en ontoereikend;
- iii) voor zover het College het Spoorlaanalternatief niet nader onderzoekt (zie ii), te motiveren waarom het dit niet wenst te doen; en
- iv) de niet-technische risico's van de Parallelweg – waaronder, maar niet uitsluitend, het vereiste bestuurlijke besluit van Rijkswaterstaat en de grondverwerving bij private partijen – aantoonbaar te adresseren voordat tot enige

[REDACTED]

verdere plan- en besluitvorming wordt overgegaan (zie ook het door Antea zelf aanbevolen onderzoek (rnr. 29 van deze brief)).

Zolang aan deze voorwaarden niet is voldaan, ontbreekt iedere toereikende grondslag om op de Parallelweg voor te sorteren.

- 57 [REDACTED] verzoekt (en zo nodig sommeert) het College voorts haar daadwerkelijk bij de verdere planvorming te betrekken en op de kortst mogelijke termijn – en uiterlijk binnen 14 dagen na dagtekening van deze brief met haar – en wel met [REDACTED] – in overleg te treden (bereikbaar via: telefoonnummer [REDACTED]). [REDACTED] verzoekt het College daarbij met klem – en sommeert het zo nodig – in afwachting van de uitkomst van de gevraagde onderzoeken geen besluitvorming in gang te zetten die de keuze voor de Parallelweg voorsorteert of onomkeerbare gevolgen heeft. [REDACTED] houdt de gemeente uitdrukkelijk aansprakelijk voor alle schade die als gevolg van haar handelen of nalaten is ontstaan of nog zal ontstaan en behoudt zich ter zake alle rechten en wettelijke voor.

Hoogachtend,

[REDACTED]

[REDACTED]