



Aan de Gemeenteraad Den Haag, via e-mail [griffie@denhaag.nl](mailto:griffie@denhaag.nl)

Datum 24 januari 2024

Betreft: zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens (RIS 317120)

Geachte leden van de Raad,

Het Bewonersoverleg Fijnjekade, Leeghwaterkade en omgeving (BOLF), wil het volgende onder uw aandacht brengen over het Ontwerpbestemmingsplan Escher Gardens.

Aan het ontwerpbestemmingsplan met alle bijlagen is veel aandacht besteed, waarvoor onze waardering.

Onderstaand eerst onze zienswijze op een aantal specifieke punten, daarna onze zienswijze op het totale plan. Deze zienswijze wordt mede ingediend namens het Wijkberaad Laak Centraal.

## 1. Windhinder.

Door het bestemmingsplan (hierna het plan) wordt de bouw van o.a. 2 torens, respectievelijk 156 en 165 meter hoog, mogelijk gemaakt. Daardoor zal aanzienlijke windhinder ontstaan. Er is uitgebreid onderzoek gedaan door onderzoeksbureaus en op basis daarvan zijn in het plan verschillende maatregelen opgenomen om tot een aanvaardbaar windklimaat rondom het plangebied te komen. **Wij zijn van mening dat er nog veel twijfel bestaat of dit werkelijk zal lukken.**

Een belangrijke en essentiële maatregel is het planten van een flink aantal hoge bomen op de Waldorpstraat die de windkracht moeten verminderen. Voor ons is het zeer de vraag of dit een afdoende maatregel is die ook blijvend kan werken. Daarom het volgende.

Door de gemeente Rotterdam is een Handleiding Windhinder & Windgevaar gepubliceerd in april 2023. In paragraaf 6 staat een uiteenzetting over het oplossen van windproblemen bij hoge torens. *Eén daarvan is torens op een 'sokkel' te zetten, of wel set-backs vormen. De set-backs moeten om effectief te zijn bij een gebouw van 100 meter minimaal 5 meter diep zijn.* Ook staat er in de Handleiding het volgende over vegetatie, dus het planten van bomen. *De gemeente Rotterdam is van mening dat vegetatie niet wordt geaccepteerd als oplossing voor windproblemen die door gebouwen worden veroorzaakt. De redenen hiervoor zijn als volgt:*

*Een gebouw staat er in principe voor 100 jaar, de openbare ruimte verandert sneller. Het windklimaat kan daarom niet afhangen van de openbare ruimte. Bomen kunnen bijvoorbeeld doodgaan of (door de wind) niet goed groeien. Verder kan de gemeente geen windkwaliteitsgaranties bieden aangezien beheer, klimaat etc. allerlei factoren zijn die geen continuïteit garanderen. Als vegetatie nodig is om een gebouw te vergunnen, is de vegetatie in juridische zin onderdeel van het gebouw. Dit is om bovengenoemde redenen niet mogelijk. Vegetatie werkt alleen als het zeer*



*gesloten volumes betreft. In veel gevallen is dit niet realistisch of verliezen bomen juist in de meest winderige periodes van het jaar (winter) hun blad. Daaraan wordt nog toegevoegd dat eventuele extra vegetatie het windklimaat niet van onvoldoende naar voldoende kan brengen, maar alleen van voldoende naar goed/uitmuntend.* Tot zover (in cursief) tekst uit de genoemde Handleiding. Volgens het plan worden de torens als set-backs gebouwd op een bredere bebouwing van 25 meter hoog. Bij de voorbereiding van het plan is veel geschoven met de plekken van de torens om windhinder zoveel mogelijk te beperken. Het is echter niet gekomen tot een afdoende beperking om te voldoen aan een aanvaardbaar windklimaat. Het bouwvlak is daarvoor te klein. Door de beperkte afmetingen van de laagbouwvoet is het niet goed mogelijk een set-back van voldoende afmetingen te creëren en staan de torens dermate dicht bij elkaar dat ze elkaar beïnvloeden. Dit staat in bijlage V, pag. H8018-2RA-002 12 van het rapport van Peutz. Daarom is er gekozen voor het planten van bomen. In het onderzoek naar de windhinder van bureau Peutz staat dat de gemodelleerde bomen weliswaar een significante omvang hebben, maar in de berekeningen een relatief lage stromingsweerstand. Die komt meer overeen met een (relatief fijn vertakte) kale boom dan met een boom die vol in blad staat. Toch vindt het bureau dat uit de resultaten blijkt dat begroeiing een effectieve maatregel kan zijn om het windklimaat te verbeteren. Op de Waldorpstraat is het windklimaat dan overal goed voor doorlopen, slechts op beperkte schaal matig voor slenteren.

**Wij vinden het echter moeilijk om te geloven dat dit werkelijk zo zal zijn.**

Daarbij komt dat vanwege de klimaatverandering er waarschijnlijk vaker harde wind en flinke stormen zullen komen. Dan is het onwaarschijnlijker dat de verwachting van bureau Peutz uitkomt. Of er ook in de (verdere) toekomst de verwachte vermindering van windhinder door de bomen zal optreden, is wel zeer onzeker. Een ander punt is nog dat gedurende de bouw er waarschijnlijk nog geen bomen worden geplant. Dit leidt ertoe dat zeker als de hoogte van de torens toeneemt er mogelijk onaanvaardbare windhinder zal optreden.

## **2. Mobiliteit.**

De mobiliteit in de Waldorpstraat zal veranderen door het weren van doorgaand autoverkeer. De straat krijgt dan een heel ander karakter, het moet een stadsboulevard worden. Daardoor nemen de schadelijke effecten van geluid en luchtverontreiniging sterk af. Voor de bewoners/bezoekers van de Waldorpstraat betekent dit een aanzienlijke verbetering.

De gevolgen van deze maatregelen zijn echter negatief voor de Rijswijkseweg (gedeelte vanaf Rijswijkseplein tot aan de Neherkade), de Neherkade, en de Calandstraat. Volgens het MER zal er op deze wegen filevorming en veel vertraging optreden. Daardoor neemt de milieubelasting toe. Dit heeft lokaal zeer negatieve effecten op de gezondheid en leefbaarheid van de bewoners op deze locaties (MER pag. 18/239 en volgende). Op deze locaties is de milieubelasting door luchtkwaliteit en geluid namelijk nu al hoog. De luchtverontreiniging zal toenemen. Het treffen van mitigerende maatregelen vraagt speciale aandacht, omdat er geen normen zijn die bewoners beschermen tegen cumulatieve gezondheidseffecten vanuit



verschillende milieuaspecten.

In de huidige situatie die onze bewoners dagelijks ervaren, staan er al vaak files op de genoemde wegen. Op deze locaties is de milieubelasting dus nu al hoog. Volgens de Toelichting bij de Regels (p. 71) is er maar een beperkt verschil in verkeersintensiteiten en is er daardoor geen effect op de doorstroming van het verkeer te verwachten. Ook het verschil in intensiteiten zal naar verwachting geen substantieel effect hebben op de afwikkeling van de kruispunten, die maatgevend zijn voor congestie.

In het MER, pag. 18, 19, worden maatregelen voorgesteld om de risico's op negatieve effecten te beperken. Het gaat om 3 maatregelen: onderzoek die maatregelen, zorg voor betere uitwerking en borging van de maatregelen, en monitor de daadwerkelijke ontwikkeling van de effecten tijdens de uitvoering en in de eindsituatie. Dit laatste ook vanwege de onzekerheid over de wijze en mate waarin deze optreden. Hieraan wordt toegevoegd dat verkeersmodellen dit maar zeer beperkt kunnen voorspellen. Dit is dus een duidelijke waarschuwing dat niet zonder meer ervan kan worden uitgegaan dat er geen substantiële effecten zullen optreden op de genoemde locaties. Op de Neherkade is het geluidsniveau nu al vaak hoger dan waarvan bij de aanleg van de tunnel in deze weg is uitgegaan. Voor de Rijswijkseweg midden (dit is tussen de Waldorpstraat en de Neherkade) worden voor de avondspits in tabel 15.8 (pag. 175 van het MER) duidelijke overschrijdingen voorspeld.

**Vraag: welke maatregelen kunnen er zo nodig worden getroffen zonder dat de bewoners van de Rijswijkseweg en het Schipperskwartier allerlei omwegen moeten zoeken om met de auto van en naar huis te rijden?**

De mogelijkheid om via de Waldorpstraat personen nabij het station af te zetten (Kiss and Ride) blijft bestaan (pag. 20 Ontwerpbestemmingsplan). De andere mogelijkheid om mensen af te zetten aan de centrum zijde van het station Hollands Spoor geeft nu ook al veel overlast, mede doordat dit nauwelijks is voorzien in de openbare ruimte. Is een goede eenduidige oplossing mogelijk, waarbij vermeden wordt dat de centrumzijde nog meer wordt belast?

### 3. Parkeren.

Volgens de Nota Parkeernormen dienen er 250 parkeerplaatsen voor auto's te zijn binnen een loopafstand van 500 meter. Ze dienen 24 uur per dag en 24/7 beschikbaar te zijn. Voor de bewoners is de Q-park garage Laakhavens aangewezen. Bewoners krijgen geen parkeervergunning voor de straat. Voor bezoekers van Escher Gardens is naast de Q-park garage ook parkeren op straat beschikbaar. (p.72 Toelichting)

**Vraag:** is er onderzoek gedaan naar hoeveel auto's nu al gemiddeld in de Q-park garage Laakhavens staan op een doordeweekse dag of avond? Zo ja, dan ontvangen we graag de resultaten van dit onderzoek. We merken op dat ook andere ontwikkelaars en gebruikers van het gebied (o.a. POST NL, Odido, bewoners huidige appartementen Leeghwaterkade/Fijnjekade/Rijswijkseweg) gebruik maken dan wel voor de toekomst opteren voor gebruik van de Q-park



garage Laakhavens.

De garage heeft natuurlijk een beperkte capaciteit.

**Vraag:** hoe wordt het parkeren op straat geregeld? Op welk deel van de Waldorpstraat/Stadsboulevard mag op straat worden geparkeerd en voor hoeveel auto's zal er plaats zijn? Moet daarvoor parkeergeld worden betaald of worden er vergunningen verstrekt?

#### 4. Woonprogramma en voorzieningen.

Wij willen graag in de te bouwen torens een **mix van bewoners** zien. Wij weten uit informatie van de ontwikkelaars dat er op verzoek van de gemeente in één toren (bijna?) alleen kleine woningen voor studenten en starters zullen komen. In de andere toren komen ook wat grotere woningen die ook voor gezinnen geschikt zijn. Een te eenzijdige populatie is niet goed voor het integreren van bewoners in de wijk. Er zijn al veel woningen, bewoond door studenten in de buurt en we zien dus graag meer diversiteit in nieuwe bewoners in de wijk.

- Onder 4.4.10. Woonvisie Den Haag 2017-2030 wordt een toelichting op het woonprogramma gegeven. Van de 1.250 woningen mag maximaal 55 % (ca 700 woningen) kleiner dan 40m<sup>2</sup> zijn, zodat deze alleen geschikt lijken te zijn voor alleenstaanden en studenten. Minimaal 5% van de woningen heeft minimaal 3 kamers is groter dan 70 m<sup>2</sup>. Wij veronderstellen dat het minimum van 5% wel eens het maximum zou kunnen vanwege het economisch rendement.
- In de Woonvisie Den Haag 2017-2030 is opgenomen dat gestreefd wordt naar een gemiddelde woningbouwproductie van : 30% sociale huur, 20% middel-dure huurwoningen en 25% middel-dure koopwoningen. Van koopwoningen is in dit Ontwerpbestemmingsplan geen sprake.

**Vraag:** wat geldt er voor deze 25% (koopwoningen) en de resterende 25%?

- Er is ook een behoefte aan **woningen voor ouderen**. Als er ouderen kunnen komen wonen in de torens, bevordert dat de doorstroming van ouderen naar kleinere woningen, waardoor er woningen voor gezinnen beschikbaar komen. Het is ook denkbaar dat in de torens bijvoorbeeld op een bepaalde verdieping een aantal ouderen kunnen wonen met een lichte zorgbehoefte. Misschien kan er onderling dan enige mantelzorg zijn, maar ook zou dat gunstig zijn voor het verlenen van zorg door thuiszorg of wijkzorg.
- In de toren waar veel studenten zullen wonen is het volgens ons nodig dat er goede beheersmaatregelen worden getroffen, zodat het gebouw niet binnen de kortste keren vervuult. We weten dat er in andere studentenflats daarover veel klachten zijn.
- Een ander punt is nog dat er in Laakhavens verschillende **voorzieningen** zullen (moeten) komen, zoals huisartsenposten, een basisschool misschien, andere zorginstellingen, een bibliotheek e.d. Daarover zullen ook afspraken tussen de ontwikkelaars van de nieuwbouw in Laakhavens nodig zijn. We roepen de **gemeente** op daarbij de **regie te voeren**, zodat er een goede verdeling van de voorzieningen komt.
- In het plan wordt veel aandacht besteed aan groen. Wij zien graag dat groen wat reeds kan worden aangelegd, zonder de verschillende bouwprojecten ' in de



weg te zitten' voorrang krijgt. In ieder geval geldt dit voor de Campus HHS, maar mogelijk zijn er ook mogelijkheden bij het Laakhavenpark.

**Vraag:** Ziet de gemeente hiertoe mogelijkheden en welke?

- **Vraag:** Zijn de mogelijkheden voor verticaal groen onderzocht?

## 5. Leefomgeving.

De Provincie (4.2.1) geeft zes richtinggevende ambities aan in de fysieke leefomgeving. Blijkens het Ontwerpbestemmingsplan en de bijlagen wordt de provinciale ambitie "gezonde en aantrekkelijke leefomgeving" niet gehaald, aangezien de normen voor geluid, fijnstof, bezonning en wind moeten worden opgerekt om het plan mogelijk te maken. Een leefomgeving wordt niet gezond door het oprekken van de normen.

**Vraag:** Hoe kan het plan worden aangepast om wel een gezonde leefomgeving te bereiken?

## 6. Algemeen.

- Het beoordelen van een dergelijk omvangrijk ontwerpbestemmingsplan vergt van bewoners en bewonersorganisaties veel inzet en specifieke expertise. Deze inzet en specifieke expertise is vaak niet (in voldoende mate) aanwezig en brengt ons bij de vraag of de gemeente wil overwegen om bewonersorganisaties (financieel) in staat te stellen om op sommige onderwerpen deskundige contra-expertise te vragen.
- Er wordt in het Ontwerpbestemmingsplan begrijpelijkerwijze uitgegaan van prognoses. Wij hechten er zeer aan dat deze prognoses tot minimaal vijf jaar na realisatie (jaarlijks) worden getoetst en de resultaten hiervan worden gepubliceerd. Bij sterke (negatieve) afwijkingen van de prognoses moeten maatregelen worden voorgesteld om de nadelige effecten hiervan te ondervangen.
- De toetsing van dit Ontwerpbestemmingsplan aan de Structuurvisie CID Den Haag (RIS 311821) ontbreekt in dit concept. M.b.t. de woonambities uit de Structuurvisie CID wordt in het Ontwerpbestemmingsplan bijvoorbeeld niet omschreven hoe de woningen voor de brede doelgroep (studenten, starter, samenwonende stellen, empty-nesters, ouderen en stadsgezinnen) worden voorzien. En ook 'voorzieningen op peil' (Structuurvisie) wordt niet uitgewerkt.
- We zien in het Ontwerpbestemmingsplan niets terug van antwoorden of verwerking van de eerder gestelde vragen op de informatiebijeenkomst d.d. 14 oktober 2022 en door de Vrienden van Den Haag ingesproken punten (Commissie Ruimte op 8 mei 2019).
- De onderbouwing van de voorgestelde bouwhoogten ontbreekt; alternatieven (zijn er andere bouwmassa's mogelijk om het gewenste doel te bereiken?) zijn niet onderzocht en getoetst. Zo worden door de keuze voor hoge woontorens al bij voorbaat vormen van wonen uitgesloten, waardoor de doelstelling van een brede doelgroep niet wordt gehaald.



- Hoe hoger de gebouwen, hoe ongunstiger het materiaalgebruik, waardoor de duurzaamheidsdoelstellingen moeilijker te halen zijn.
- Een stedenbouwkundig en belevingsonderzoek naar het effect van de hoge torens ontbreekt.
- Op welke wijze wordt in dit Ontwerpbestemmingsplan rekening gehouden met de wensen van de potentiële nieuwe bewoners van dit gebied.  
**Vraag:** Is hier onderzoek naar gedaan?
- Een Leefbaarheidseffectrapportage ontbreekt.
- Het beeldkwaliteitsplan en het integrale plan buitenruimte (4.4.1.2.) zijn nog in ontwikkeling. De verfijning uit de nota Haagse Hoogbouw lijkt hier te ontbreken, evenals de eisen aan multifunctioneel bouwen.
- Het opknippen in deelplannen voor de herontwikkeling van Laakhaven houdt grote risico's in voor het slechts ten dele realiseren van de ambities, terwijl er wel sprake is van een onderlinge afhankelijkheid voor de voorzieningen en programmering.

Bewonersoverleg Leeghwaterkade, Fijnjekade e.o. (BOLF)



Peter van Daalen de Jel, voorz.

Wijkberaad Laak Centraal



Henk van Schepen, voorz.