



Commissie voor de
milieueffectrapportage

CID Den Haag, ontwikkeling Escher Gardens

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

18 april 2024 / projectnummer: 3795



1 Advies over het MER in het kort

De Gemeente Den Haag wil het stedelijk ontwikkelingsproject Escher Gardens mogelijk maken. De private partij Redevco zal het project realiseren. Het project ligt direct naast Den Haag Holland Spoor en bestaat uit de bouw van twee woontorens van 165 en 156 meter hoog. Een zogenaamde 'bebouwingsplint' van ongeveer 25 meter hoog met maatschappelijke functies, kantoren, horeca en detailhandel verbindt de twee torens. Voor het besluit over dit project is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeente Den Haag heeft de Commissie gevraagd te adviseren over het MER.¹ In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat staat in het MER?

Er zijn twee milieueffectrapporten aangeboden, die in één rapport zijn gebonden als deel A en B. Deel A gaat in op de spoorzone Hollands Spoor en beschrijft de cumulatieve effecten van zes projecten in deze zone², waaronder Escher Gardens. Deel B focust in meer detail op de milieueffecten van de bouw en gebruik van Escher Gardens. Figuur 1 geeft de ligging van de zes projecten en figuur 2 is een impressietekening van Escher Gardens.

De zes projecten in de Spoorzone, inclusief Escher Gardens, maken deel uit van de overkoepelende structuurvisie over het Central Innovation District (CID). Beide delen van het MER bevatten alleen beschrijvingen van de voorgenomen activiteit van de bouw van het complex. Er zijn wel twee vormgevingsalternatieven voor het afsluiten van de Waldorpstraat ontwikkeld.

Tijdens de bouw van Escher Gardens zijn er zeer negatieve effecten op de leefkwaliteit tijdens de bouw, zo staat in het MER. De schaduwwerking door de woontorens (na de bouw) zijn als zeer negatief beoordeeld. Licht negatieve effecten zijn er door de toename van de CO₂-uitstoot, voor energietransitie en circulariteit, risico's op hittestress, verandering van windsnelheden, verkeersafwikkeling voor fietsers en verkeersveiligheid. Het project heeft volgens het MER licht positieve effecten op sociale veiligheid en de kans op wateroverlast en droogte neemt af. Voor alle andere onderwerpen, zoals bodem en natuur, zijn de effecten als neutraal beoordeeld.

Status van Spoorzone HS en relatie met het CID

Deel A van het MER over Spoorzone HS is niet gekoppeld aan een besluit en de status ervan is dan ook onduidelijk.³ Het MER schrijft dat deel A bedoeld is om de cumulatieve milieueffecten van de zes projecten weer te geven. Het is echter relevanter om hiervoor het hele CID in beschouwing te nemen. Tenslotte is het besluit over het gebied al in de

¹ Spoorzone Hollands Spoor en Escher Gardens, New Hague Station B.V., Witteveen+Bos, 8 maart 2023.

² De projecten zijn: Parkeerplaats Dintelstraat, Struijck II, Laakpoort (The Grace), Post Office & Tower, The Globe & Special en K&R Kavel (dit is de oude naam voor Escher Gardens).

³ Het was oorspronkelijk in 2021 de bedoeling een bestemmingsplan voor dit gebied in procedure te brengen, samen met dit MER. Daar is van afgezien. Er zullen nu allemaal kleinere plannen apart in procedure gaan.

Structuurvisie over het CID genomen. Hiervoor is ook een MER opgesteld.⁴ De structuurvisie legt het beleid voor het hele CID-plangebied op hoofdlijnen vast. Het MER voor Escher Gardens dient dan onder andere om te laten zien hoe de vertaling van CID-beleid voor dit project concreet gebeurt en hoe zich dit tot de milieueffecten van het hele CID-gebied verhoudt. De Commissie toetst daarom met name Deel B van het MER, dus over Escher Gardens, ook omdat dit het onderwerp van besluitvorming is.⁵

De Commissie heeft binnen het CID-plangebied inmiddels verschillende projecten getoetst.⁶ Ze constateert dat er een risico is van versnippering van projecten en het uit beeld raken van de samenhang. Daardoor zijn de cumulatieve milieueffecten van de afzonderlijke projecten en de maatregelen die nodig zijn om deze te mitigeren onduidelijk. Er is dan een risico dat belangrijke maatregelen, die vaak het project zelf overstijgen, niet worden genomen. Deze kunnen mogelijk wel in hoge mate bijdragen aan een gezond leefklimaat of aan een zo duurzaam mogelijke inrichting. Denk aan de Warmte-koude-opslag in het gebied rond de Haagse Hogeschool, of aan initiatieven voor duurzame mobiliteit.

Het bewaken van de samenhang binnen het CID-gebied en het bijsturen als bijvoorbeeld de milieudruk te hoog blijkt, is essentieel. Hiervoor is een effectieve regierol van de gemeente Den Haag noodzakelijk.⁷ Daarnaast wijst de Commissie erop dat het gebied van zichzelf al een hoge milieubelasting heeft.⁸ Er zijn maatregelen buiten⁹ en binnen¹⁰ het project nodig om te zorgen voor een zo gering mogelijk belasting op huidige en toekomstige bewoners. Daarom geeft de Commissie in dit advies zowel adviezen en aanbevelingen over het MER, als over maatregelen die naar de mening van de Commissie in breder verband moeten worden genomen. In paragraaf 2.1 geeft de Commissie advies over de cumulatie, samenhang en monitoring.

Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie ziet en waardeert de zorgvuldige inspanningen om binnenstedelijk rondom openbaar vervoerknooppunten te verdichten en tegelijk maatregelen te nemen voor een betere leefkwaliteit van de Spoorzone, bijvoorbeeld door het autoluw maken van het gebied.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER over Escher Gardens dat nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over Escher Gardens. Het gaat om de volgende punten:

- **De samenhang van Escher Gardens met het CID-gebied is niet beschreven.** Escher Gardens is onderdeel van het CID-gebied. Ontwikkel een monitoringprogramma voor Escher Gardens, dat de milieueffecten goed volgt en de bijdrage aan de milieueffecten van het totale project laat zien. Het advies aan de gemeente is om, zoals de Commissie

⁴ De Commissie heeft geadviseerd over de NRD en het MER over het CID. Laatste advies: Central Innovation District Den Haag, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop, 26 november 2020/projectnummer: 3403, klik [hier voor de link](#) naar het project.

⁵ Vergelijkbaar met de werkwijze bij het project-MER over The Grace, waar alleen een MER over het project zelf beschikbaar was.

⁶ Central Innovation District, project 3403, SoZa, project 3601, The Grace, project 3643, Verkenning Bereikbaarheid CID & Binckhorst, project 3505 en voor de Verheeskade, project 3642 (advies over de NRD).

⁷ Met toewijzing van een verantwoordelijke, budget en planning.

⁸ Een voorbeeld is het hoge achtergrondniveau voor geluid.

⁹ Het gaat hierbij om bronmaatregelen.

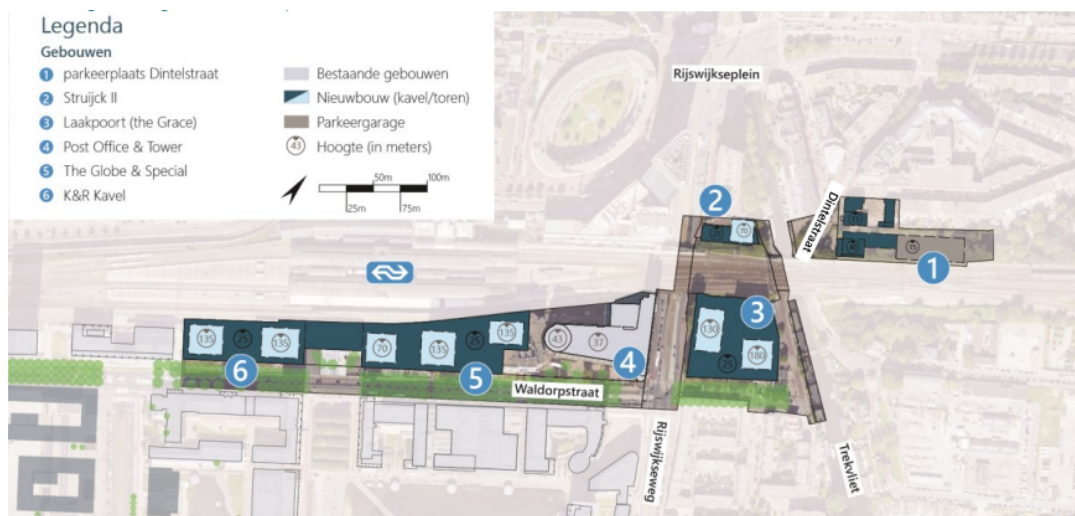
¹⁰ Bijvoorbeeld gevelmaatregelen.

ook al in andere deelprojecten adviseerde, een systematiek te ontwikkelen om de cumulatie in het hele CID te monitoren en zo de milieugebruiksruimte per project te kunnen bepalen én indien nodig de juiste mitigerende maatregelen te nemen.

- **Mobiliteitseffecten zijn onvoldoende in beeld.** Het studiegebied is niet ruim genoeg gekozen, waardoor de milieueffecten vooral van het verkeer onderschat zijn. Ook ontbreken de juiste cijfers over hoeveel verkeer het project zelf veroorzaakt in de bouw- en gebruiksfase. De gepresenteerde cijfers zijn niet voldoende navolgbaar.
- **Gevolgen voor openbare ruimte zijn onvoldoende in beeld.** Er is niet getoetst aan de Haagse referentienormen voor voorzieningen. Hoewel er onderzoek is gedaan naar hittestress, schaduw- en windhinder, zijn de informatie en de daarop gebaseerde conclusies onvoldoende weergegeven.
- **De effecten van de geluidbelasting zijn nog niet goed in beeld.** De effecten van geluid voor de nieuwe bewoners zijn niet voldoende in beeld. Maatregelen om hinder te verminderen zijn eveneens niet voldoende concreet beschreven.
- **De onderwerpen energie en circulariteit zijn niet concreet uitgewerkt.** Dit is wel van belang. Er ontbreekt nu bijvoorbeeld informatie over hoe de energievoorziening (op een duurzame manier) zal plaatsvinden.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over Escher Gardens.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1 Overzicht over de Spoorzone HS. Legenda-eenheid 6, K&R Kavel is het project Escher Garden (bron MER).



Figuur 2 Impressietekening Escher Gardens (bron MER).

Aanleiding MER

Het project Escher Gardens omvat de bouw van 1.250 woningen en 3000 m² maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen of publieksgerichte functies en tot 20.000 m² kantoorruimte. De huidige parkeerplaats en een deel van de fietsenstalling van ProRail zal volgens het plan verdwijnen.

Voor de bouw van Escher Gardens moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. Om de milieueffecten volwaardig bij dit besluit te kunnen meewegen is een project-MER opgesteld (Besluit milieueffectrapportage, categorie D11.2 (stedelijk ontwikkelingsproject)). De private partij Redevo ontwikkelt het project. De procedure is nog onder oud recht gestart (voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet). De gemeenteraad van Den Haag is bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Den Haag – besluit over Escher Gardens.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3795 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe. Aan deze beoordeling koppelt zij adviezen en aanbevelingen. *Adviezen* staan in een tekstkader. Het uitvoeren daarvan is essentieel voor het volwaardig meewegen van het belang voor de leefomgeving over Escher Gardens. Dit moet volgens de Commissie gebeuren voordat de gemeenteraad een besluit over het project neemt. *Aanbevelingen* staan niet in een kader. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren.

2.1 Relatie met het Central Innovation District (CID)

Samenhang individuele projecten met het CID-plangebied

Tegelijk met de ontwikkeling van Escher Gardens zijn ook andere projecten in het CID in ontwikkeling of al uitgevoerd. Er is nu al sprake van een hoge milieubelasting in het gebied, bijvoorbeeld door spoorweggeluid. Er komen meer mensen in het gebied wonen en werken. Daarmee neemt ook het aantal mensen toe dat bloot staat aan deze hoge geluidbelasting, terwijl het juist de ambitie van het overkoepelende CID is om een gezonde leefomgeving te bieden.¹¹ Ook kunnen effecten van de projecten zelf cumuleren. Dit uit zich bijvoorbeeld sterk voor verkeer dat sterk groeit door alle ontwikkelingen in het CID.

De Commissie vindt het daarom van belang dat ook de effecten van individuele projecten, zoals Escher Gardens, goed in beeld zijn en dat monitoring plaatsvindt. De effecten moeten steeds worden vergeleken met de resultaten van het MER van de CID en de daarbij horende monitoring. Zo kan de gemeente bepalen of er voldoende milieuruimte is voor Escher Gardens en in hoeverre bijsturing moet plaatsvinden (via extra voorwaarden of maatregelen).¹²

Voor deze vergelijking ontbreekt nog een overzichtelijke en navolgbare systematiek. Het MER geeft slechts een beknopte aanzet voor een monitoringprogramma. Dit legt echter niet het verband met de ambities en milieugebruiksruimte binnen het totale CID.

Studie- en plangebied

De Commissie wijst er verder op dat een duidelijke definitie van het studie- en plangebied ontbreekt. Het MER motiveert dit niet en beschrijft vooral de directe effecten van het project, rondom de locatie. Soms leidt dit tot een onderschatting van de effecten, zoals voor bijvoorbeeld mobiliteit.¹³ Dit heeft gevolgen voor de beoordeling van de effecten. Zie verder onderstaande paragrafen.

De Commissie adviseert het MER daarom, voorafgaand aan het besluit, aan te vullen. Breng in beeld hoe de ontwikkeling past binnen het overkoepelende CID en de milieugebruiksruimte. Zet hiervoor een monitoringprogramma op, dat verder is uitgewerkt dan nu in het MER is gedaan. Geef hierin ook aan wat mogelijkheden zijn om bij te sturen als daar aanleiding toe is.¹⁴ Sluit daarin aan bij de thema's in het MER over de CID om de cumulatie van milieueffecten te kunnen beoordelen.

De Commissie adviseert verder aan het bevoegd gezag om een methodiek te ontwikkelen voor het opzetten van een milieuboekhouding voor het hele gebied. Geef hierin ook aan hoe te handelen als de milieugebruiksruimte wordt overschreven. Deze methodiek kan dan voor meerdere projecten in Spoorzone HS, waaronder Escher Gardens, worden gebruikt.

¹¹ De Commissie schreef in haar [Voorlopig Toetsingsadvies](#) over het SOZA-project: "De Commissie ziet dat met de structuurvisie voor het CID een samenhangende herontwikkeling van een groter gebied wordt beoogd. Ze wijst erop dat nu onduidelijk is wie toeziet op die samenhang, de voortgang en het ontstaan van knelpunten binnen het CID, en hoe wordt ingegrepen als de (cumulatieve) milieueffecten anders uitpakken dan gewenst."

¹² Eén (aspect van een) project hoeft nog geen probleem te zijn voor de milieubelasting, het tweede ook nog niet, maar mogelijk is dit bij het derde project al wel het geval, omdat de effecten gezamenlijk teveel zijn.

¹³ In het gebied wordt het door de knip in de Waldorpstraat stiller. Buiten het onderzochte gebied echter is er meer verkeer.

¹⁴ Ze gaf dit advies al eerder in het Toetsingsadvies over The Grace: CID Den Haag, The Grace, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 1 juni 2022, projectnummer 3643.

2.2 Mobiliteit

Referentiesituatie en effecten van het project

Het MER beoordeelt de effecten van Escher Gardens en toetst deze aan de referentiesituatie. Zowel de huidige situatie als de referentiesituatie zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dit maakt dat de tekortkomingen van het MRDH-model sterk bepalend zijn.¹⁵

De conclusie, uitgaande van de analyses met het verkeersmodel, is dat de effecten van toenemend autoverkeer door de bouw van Escher Gardens vrijwel wegvallen in het grotere geheel. Deze conclusie gaat echter voorbij aan het feit dat elk individueel project opgeteld met andere projecten wel degelijk een forse impact zal hebben. Een analyse van de doelgroepen van dit project en de hierdoor verwachte verkeersgeneratie ontbreekt. In het MER staat dat de verkeersgeneratiegetallen van het CROW¹⁶ niet toepasbaar zijn en dat er daarom gekozen is voor het gebruiken van het verkeersmodel van de MRDH.

Een op maat gemaakte verkeersgeneratie uitgaande van de verwachte doelgroepen had beter inzichtelijk gemaakt wat exact de te verwachten verkeersimpact is van Escher Gardens. Ook kan dan rekening worden gehouden met mitigerend beleid zoals de inzet van deelmobiliteit. Dit is nu niet gedaan.

Effecten buiten plangebied en mitigerende maatregelen

Het MER onderzoekt de verkeerseffecten binnen het plangebied. Alle eventuele verkeersoverlast verplaatst zich door de knip in de Waldorpstraat naar buiten het plangebied. De effecten buiten het plangebied worden in de zogeheten 'kernpunten' in het MER (tabel 0.4) wel erkend maar zijn niet onderzocht.

De maatregelen die het MER beschrijft om deze problemen op te lossen, beperken zich tot het uitvoeren van nader onderzoek en het monitoren van de verkeersbewegingen. In het MER staat bijvoorbeeld dat een nadere analyse van de afwikkeling op de kruispunten nodig is. Het blijft echter bij deze constatering. Daardoor blijft onduidelijk welke doorstromingsmaatregelen er buiten het plangebied moeten worden genomen om ook de bereikbaarheid van het plangebied Spoorzone en specifiek Escher Gardens te kunnen garanderen.

Overige opmerkingen hierover:

- Er is geen parkeerbalans uitgewerkt voor Escher Gardens, net als overigens voor de gehele Spoorzone HS.
- In het MER staat dat de bijdrage van deelmobiliteit, die vaak nodig is om een parkeernorm van 0,2 haalbaar te maken, niet kwantificeerbaar is en het MER gaat hier niet op in.

Door het ontbreken van dergelijke gegevens is het onduidelijk welke mitigerende maatregelen genomen moeten worden in de omgeving van het plangebied.

¹⁵ Dit model houdt voor autoverkeer rekening met capaciteitsbeperkingen. Bij het OV gebeurt dit niet. Voor fietsverkeer voldoen de huidige verkeersmodellen nog niet goed genoeg en voetgangers worden sowieso niet gemodelleerd. Verder zijn de kruispunten maatgevend voor de verkeersafwikkeling. Dit is echter een macromodel, waarmee voorspellingen voor een groot studiegebied worden gedaan. Voor lokaal niveau (kruispunten) zijn andere modellen nodig.

¹⁶ [CROW](#) is een kennisplatform over infrastructuur en mobiliteit in de fysieke leefomgeving

Reistijden

De reistijden binnen het plangebied zullen afnemen, omdat de wegen door de knip in de Waldorpstraat veel rustiger zullen worden. Echter, het kost meer tijd om het plangebied te bereiken en deze reistijden nemen dus toe. De positieve score voor reistijd is daarmee niet correct.

Openbaar vervoer en I/C waarden

Het aantal ritten met het OV neemt toe volgens het MER, maar toch dalen de intensiteit-capaciteit waarden (I/C-waarde¹⁷). Het MER verklaart dit onvoldoende. Het gebruikte verkeersmodel houdt voor OV immers geen rekening met de capaciteit van het OV. Het MER licht toe dat dit te maken heeft met meer fietsgebruik als voor- en natransport. Dit duidt op zich op een toename van het OV-gebruik. Dit alles is niet goed navolgbaar. Onduidelijk is of bijvoorbeeld meer mensen met het regionale- /nationale OV reizen en hoe dit is bepaald. Ook hier wreekt het zich dat de effecten op bereikbaarheid buiten het plangebied niet goed zijn beschreven. Wat daardoor de uiteindelijk milieueffecten zijn, is dan ook niet duidelijk.

Verkeersveiligheid

De Waldorpstraat krijgt een sterk verblijfskarakter. Ook maakt de Waldorpstraat onderdeel uit van een hoogwaardige snelle fietsroute, de Velostrada. De mogelijke verkeersveiligheidsrisico's van deze functiemenging worden in het MER niet onderkend.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit, aan te vullen voor de hierboven genoemde punten. Definieer het studiegebied zodanig dat de volledige mobiliteitseffecten in beeld komen. Neem dit onderwerp ook op in de nog op te starten en inmiddels dringend noodzakelijke monitoring van het CID-gebied. Werk, uitgaande van een doelgroepenanalyse de exacte verkeersgeneratie van Escher Gardens uit en relateer deze vervolgens aan de mobiliteitsgroei van de gehele Spoorzone. Werk verder de mitigerende maatregelen concreter uit ook voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Geef daarnaast inzicht in de hoeveelheid bouwverkeer.

2.3 Ruimtelijke kwaliteit en openbare ruimte

Beoordeling kwaliteit openbare ruimte

Het MER zou zo concreet mogelijk de effecten moeten aangeven van de nieuwe inwoners en andere gebruikers van het project op de omgeving. Dit geldt ook voor de maatregelen die nodig zijn om de eventuele negatieve effecten te mitigeren. Dit kan aan de orde zijn binnen het plangebied, in de nabijheid daarvan en in de grotere omgeving.

Uitgaande van de Haagse referentienormen hebben de bewoners van dit project circa 1 ha (en binnen de laakhavens nog 6 ha) nieuw gebruiksgroen nodig. Binnen het plangebied komt circa 0,1 ha gebruiksgroen. Het MER geeft niet aan of de rest van deze ambitie in de omgeving gehaald wordt. In deel A van dit MER en in de laatste stand van zaken zijn goede kaders gepresenteerd voor de ontwikkeling van de buitenruimte. Deze bestaan uit onder andere de Haagse referentienormen en de 'Gereedschapskist' van het CID. Ook komen daarin thema's zoals vergroening en verbinding aan bod.

¹⁷ Dit is de verhouding tussen intensiteit van het verkeer en de capaciteit op het betreffende wegvak.

Het MER maakt niet duidelijk hoe de kaders zijn toegepast en of het project hieraan voldoet. Leidt de vergroening van de Waldorpstraat bijvoorbeeld tot een positieve beoordeling in deel A? Het is echter onduidelijk of dit plan doorgaat, en zo ja, hoeveel bruikbaar groen toegevoegd wordt. Het is ook onduidelijk of het nog aan te leggen park in de Laakhavens¹⁸ en/of de vergroening van de campus voldoende recreatieve ruimte biedt voor alle nieuwe bewoners van dit deel van het CID. Bovendien is een constatering in het MER dat het “openbaar toegankelijk areaal” gelijk blijft, maar de effecten van veel meer mensen en bewegingen in datzelfde gebied worden niet besproken.

Binnen de kaders is er veel aandacht voor nieuwe verbindingen (voet en fiets), maar de Velostrada, die in eerdere MER'en¹⁹ een plaats had, ontbreekt in het MER. Ook is onduidelijk of veilige en comfortabele verbindingen tussen nieuwe voorzieningen, bijvoorbeeld de middelbare school in Binckhorst en de spoorzone voldoende gewaarborgd zijn. Een aandachtspunt voor verdere uitwerking in het vervolg is de spanning tussen een fietssnelweg en een verkeersveilig voetgangers- en verblijfsgebied. Hoewel de realisatie van het project Waldopstraat een grote verbetering zou zijn ten opzichte van de huidige situatie, is de positieve beoordeling gezien het bovenstaande niet navolgbaar.

Tot slot merkt de Commissie op dat het MER geen beeld geeft van de stedenbouwkundige kwaliteit van de (hoog)bouwcompositie. De aan de Commissie gepresenteerde laatste informatie bevatte dit wel. De Commissie benadrukt het belang van goede communicatie van dit soort grote projecten met de omgeving, met heldere tekeningen en visualisaties en beveelt aan om dit alsnog te doen in een volgende fase.

De Commissie adviseert het MER, voorafgaand aan het besluit over Escher Gardens, aan te vullen het opnemen van de referentienormen in het beoordelingskader en hieraan ook te toetsen. Beschouw bij de toetsing alle relevante schaalniveaus.

Schaduwhinder

Er is een zeer gedetailleerd bezonningsonderzoek uitgevoerd. Het MER beoordeelt op basis daarvan de schaduwhinder als zeer negatief. De conclusie in het MER is dat het aantal woningen, dat niet voldoet aan de Haagse bezonningsnorm²⁰, met 1,9% toeneemt. Niet duidelijk is om *hoeveel* woningen het concreet gaat. Ook beschrijft het MER niet wat de cumulatieve effecten van hoogbouw zijn in het hele Laakhavensgebied.

Tot slot is niet weergegeven wat het effect van de schaduwwerking is voor de opwek van zonne-energie door (bestaande) zonnepanelen op daken aan de Noordzijde van Hollands Spoor. Door het ontbreken van deze informatie is de effectbeoordeling onvoldoende specifiek.

De Commissie adviseert het MER aan te vullen met de hoeveelheid woningen die schaduwhinder zullen ondervinden, bij voorkeur ondersteund met kaarten. De Commissie beveelt aan om bij het architectonische ontwerp maatregelen mee te nemen om schaduwhinder te minimaliseren.

¹⁸ Pagina 41 van het MER.

¹⁹ Ook tijdens het locatiebezoek van de Commissie MER kwam deze aan de orde.

²⁰ Dit is een norm hoeveel zon er minimaal per dag op gevels moet schijnen.

Windklimaat

Windhinder is een belangrijk milieueffect bij de bouw van woontorens van deze hoogte.²¹ In het MER zijn, behalve de constatering dat een groene Waldorpstraat tot een verbetering zouden kunnen leiden, geen mitigerende maatregelen genoemd. In het windonderzoek zijn echter wel mitigerende maatregelen van bouwkundige aard voorgesteld, die navolging zouden (moeten) krijgen in de planuitwerkingen. De Commissie bevestigt het belang van deze bouwkundige maatregelen binnen de kavel als prioriteit.²²

2.4 Gezondheid

Geluid

Het MER vergelijkt op pagina 189 de plansituatie per geluidsniveaurookklasse met de referentiesituatie. Dat gebeurt door het aantal woningen in een geluidsklasse in het studiegebied zónder Escher Gardens (de referentie) te vergelijken met het aantal woningen in het studiegebied mét Escher Gardens (de plansituatie). In totaal komt dat neer op een vergelijking tussen 114.740 woningen in de referentiesituatie met 115.986 woningen in de plansituatie.²³

De conclusie is dat de bouw van Escher Gardens nauwelijks effect heeft op de verdeling over de geluidsklassen. In de scoretabel op pagina 218 leidt dit tot een neutrale score voor de drie criteria voor geluid.²⁴ De verklaring daarvoor is vooral dat het toevoegen van een gering aantal woningen in de vergelijking geen groot effect kan hebben, ongeacht de geluidsniveaus in Escher Gardens. De vergelijking tussen de geluidsbelasting in alleen Escher Gardens met de rest van het studiegebied levert meer inzicht. In tabel 16.3 op pagina 189 is te zien dat het grootste deel van de woningen in de Escher Gardens een geluidniveau krijgt van 55–60 dB. Relatief weinig woningen krijgen een lage of juist een heel hoge geluidbelasting. Bepalende factor is vermoedelijk het spoorweglawaai. Een analyse hiervan ontbreekt nu in het MER.

De hoge geluidbelasting betekent dat een belangrijk punt bij het ontwerp is welke mitigerende maatregelen worden genomen. Op pagina 193 staat dat deze er, zeker voor geluid van railverkeer, nauwelijks zijn. Maatregelen aan de woning worden uitgewerkt in het bestemmingsplan. In het MER ontbreekt daarmee inzicht in wat deze maatregelen voor de woningen en de geluidsbelasting binnen betekenen. Het MER beschrijft ook niet welk beleid de gemeente Den Haag heeft voor dove gevels en stille zijden en wat dit betekent voor Escher Gardens.

Op pagina 92 krijgt de geluidsbelasting van wegverkeer op geluidsgevoelige objecten in de spoorzone een score 0 (rail en cumulatief een score –). Blijkbaar is de aanname dat de geluidsverbetering in de Waldorpstraat compenseert voor de verslechtering op de Rijswijkseweg, de Neherkade en de Calandstraat. Dat is opvallend, omdat op pagina 92 ook

²¹ Het MER maakt bijvoorbeeld niet duidelijk of onderzoek is uitgevoerd in een windtunnel of dat het om een simulatie gaat en van welke windrichtingen is uitgegaan.

²² Het MER schrijft wel: "In het ontwerp van de gebouwen van Escher Gardens zijn meerdere slagen gemaakt om de windsituatie te verbeteren. Zo zijn de torens afgerond en de volumes zijn aangepast om de windsituatie te verbeteren."

²³ 114.740 bestaande plus de 1.246 die er bijkomen in Escher Gardens.

²⁴ De criteria voor geluid: verschuiving van het aantal geluidgevoelige objecten binnen geluidklassen door respectievelijk wegverkeer, railverkeer en cumulatie.

staat dat het aantal woningen in de hogere geluidsbelastingklassen toeneemt voor weg en rail. Het MER motiveert bij het toekennen van de score van 0 voor wegverkeer niet hoe dit kan als ook het aantal woningen toeneemt met een hoge geluidsbelasting door wegverkeer.

De Commissie adviseert het MER, voorafgaand aan het besluit, aan te vullen met een nadere analyse van de geluidbelasting op de woningen in Escher Gardens. Geef aan welke mitigerende (gevel)maatregelen zijn voorzien en wat de effectiviteit daarvan is.

Lucht

Net als voor geluid krijgt luchtkwaliteit voor de gehele spoorzone op pagina 92 een score 0 vanuit de aanname dat de verbetering van de luchtkwaliteit in de Waldorpstraat compenseert voor de verslechtering elders. In de tekst staat dat er langs hoofdroutes op de Calandstraat, de Neherkade en de Rijswijkseweg sprake is van een (sterke) toename van concentraties. Onduidelijk is waarom luchtverontreiniging door wegverkeer op pagina 92 een score 0 krijgt, terwijl de tekst zelf aangeeft dat er langs het hoofdnet een (sterke) toename is van concentraties. Er ontbreekt een gedetailleerde analyse van de blootstelling om dit te onderbouwen.

Op pagina's 80 tot en met 82 toetst het MER de concentraties NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀ aan de wettelijke grenswaarden en aan de (oude) advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Er staat dat de huidige concentraties overal voldoen aan de wettelijke grenswaarden en, met uitzondering van een beperkt aantal plekken, ook aan de advieswaarden van de WHO. Er is echter getoetst aan de oude WHO-advieswaarden. De WHO heeft in 2022 nieuwe advieswaarden²⁵ vastgesteld. De nieuwe advieswaarden zijn voor alle drie de stoffen sterk verlaagd. Nagenoeg de gehele spoorzone voldoet niet aan deze advieswaarden. Een toets hieraan is belangrijke informatie voor de besluitvorming, omdat het een beeld geeft van de gezondheidseffecten van het project. Het MER motiveert niet waarom voor luchtkwaliteit is getoetst aan de oude advieswaarden van de WHO uit 2005.

De Commissie beveelt aan bij het nemen van het besluit over Escher Gardens rekening te houden met de nieuwe WHO-advieswaarden en de blootstellingsrisico's.

Hittestress in de openbare ruimte

Het project heeft een licht negatief effect op de hittestress in de openbare ruimte. Dit komt vooral door de door de gebouwen gereflecteerde hitte. Een groene Waldorpstraat en de daktuinen binnen de kavel kunnen een verkoelend effect hebben.²⁶ Een uitgekiende hydrologische strategie, met (her)gebruik van regenwater voor bewatering tijdens droogte kan de verkoeling optimaliseren. De Commissie beveelt aan om dit vraagstuk integraal te benaderen met de regenwateropgave.

Hittestress in de gebouwen

Het MER gaat niet in op temperatuuroverschrijdingen in de gebouwen, de TOjuli²⁷, en op maatregelen om dit te voorkomen (bijvoorbeeld zonneschermen aan de zuid- en west-buitengevels. Het is onduidelijk wat de effecten gaan zijn voor een gezond binnenklimaat.

²⁵ [Nieuwe WHO-advieswaarden luchtkwaliteit – Schone lucht akkoord.](#)

²⁶ Voorwaarde is wel zeer groen zijn ingericht met ruime voldoende wortelruimte. Dit betekent geen bakken met groen.

²⁷ Nieuwe woningen worden zo energiezuinig mogelijk gebouwd, en houden daardoor hun warmte beter vast. TOjuli is de indicator voor de verlaging van het risico op oververhitting in nieuwe gebouwen in de warmere maanden. Het is onderdeel

De Commissie adviseert om hittestress alsnog in meer detail uit te werken.

2.5 Energie, duurzaamheid, circulariteit en klimaat

Energie

De uitwerking voor zowel energie als duurzaamheid is summier. In het MER staat dat dit komt doordat de ambities nog niet zijn geconcretiseerd in het planvoornemen. Ook stelt het rapport dat het niet zeker is of de ambities die wel gesteld zijn, behaald gaan worden. De Commissie heeft hierover enkele opmerkingen.

Er ontbreekt een indicatie van het verwachte energieverbruik voor ruimteverwarming, ruimtekoeling, warm tapwater en ventilatie. Zonder ordegrottes hiervan is het inschatten van de effecten van de voorzieningen die nodig zijn om invulling aan de energievraag te geven niet mogelijk. Het is zo onduidelijk wat het effect is van aansluiting op de warmte/koude-opslag van het gebied (gebieds-wko), of op het grootschalige stadswarmtenet, of van tussenvormen of alternatieven. Alle opties hebben verschillende effecten en zijn verschillend in staat om invulling aan de energievraag te geven.

Hoewel het de ambitie is om te voldoen aan de BENG (en wettelijke vereisten), is het niet duidelijk hoe dit wordt gedaan. Met name de BENG3-eis (aandeel hernieuwbaar) is uitdagend voor het project om in te vullen²⁸. Dat geldt zowel voor de situatie als het project wordt aangesloten op de gebieds-wko als op het stadswarmtenet. Productie van hernieuwbare elektriciteit op het pand zelf is zeer uitdagend door de voorlopige vormgeving en positionering. Het is dan ook wenselijk dat er beter begrip is voor de uitdagingen die het voldoen aan de BENG meebrengt. Door een goede beschrijving kan worden ingeschat of er aanvullende maatregelen nodig zijn en wat daar dan de milieueffecten van zijn.

Er ontbreekt een beschouwing over netcongestie. Dit is vooral relevant voor de gebieds-wko. Het MER noemt een effectenstudie over de gebieds-wko, maar daarvan zijn de resultaten niet opgenomen.

In verschillende steden in Nederland zijn WKO's op dit moment niet mogelijk omdat de netcapaciteit te klein is. De consequenties en risico's hiervan voor Escher Gardens zijn niet in beeld gebracht. De netcongestiekaart van netbeheerder (Stedin) geeft nu nog geen knelpunten voor het gebied van en rondom Escher Gardens. Het is echter nog niet bekend wat de additionele vraag van Escher Gardens zelf. Ook is niet duidelijk wat de extra belasting is van het laden van elektrische voertuigen (EV) van de aanstaande bewoners in de nabij gelegen parkeergarage(s) en wat het effect is op de netcongestie. Ook dit is een voorbeeld van de opmerking van de Commissie in hoofdstuk 1 en paragraaf 2.1: één aspect van een project binnen het CID hoeft niet tot een probleem te leiden, maar mogelijk is dit in combinatie wel het geval.

van de BENG. Zie: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/wetten-en-regels-gebouwen/beng/indicatoren#gezond-binnenklimaat-en-tojuli>.

²⁸ Gebouw gebonden energieopwek wordt helemaal niet genoemd als optie.

De Commissie adviseert het MER, voorafgaand aan het besluit, aan te vullen met:

- een uitgewerkte analyse van de energievraag en van de wijze hoe hierin zal worden voorzien. Geef een beschouwing hoe netcongestie wordt voorkomen;
- hoe de BENG-eisen in het ontwerp worden meegenomen;
- de uitwerking van maatregelen om in pandige hittestress te voorkomen.

Wateroverlast

Er is in het hele projectgebied een verhoogd risico op wateroverlast. De geplande oppervlakte groene daktuin (1000 m²) is te klein om als enige maatregel wateroverlast te voorkomen. In de bijlage van het MER staan de kwantitatieve standardeisen van de Hoogheemraadschap en de Gemeente als te nemen maatregel door de initiatiefnemer. Het project moet 200m³ regenwater bergen. De Commissie gaat ervan uit dat deze eis gebaseerd is op een kwantitatieve analyse en afdoende is om de direct door de ontwikkeling gegenereerde (potentiële extra) wateroverlast te mitigeren. Zie ook de opmerking bij "hittestress in de openbare ruimte" in paragraaf 2.4.

De Commissie beveelt aan om bij de uitwerking van de plannen te zorgen voor voldoende waterberging.

Circulariteit

Het MER maakt niet goed duidelijk hoe het project rekening houdt met een nieuwe landelijke standaard voor circulariteit bij de ontwikkeling van Escher Garden, zowel qua ruimte als faciliteiten. In deze standaard zullen de volgende aspecten een rol spelen:

- circulair bouwen en slopen;
- de mate van gebruik van duurzame materialen (zoals houtbouw)²⁹;
- circulair watergebruik;
- het behouden of bevorderen van de deeleconomie;
- afvalreductie, -scheiding en recycling.

De Commissie beveelt aan deze aspecten bij de uitwerking van de plannen in de volgende fase uit te werken. Besteed daarbij ook aandacht aan:

- in hoeverre de ambities voor circulariteit invloed hebben op de manier waarop afvalinzameling binnen het gebied zal plaatsvinden;
- de manier waarop de gemeente circulair bouwen en slopen faciliteert. Ga na hoe dit past in de verschillende voorkeursconcepten voor circulariteit (vaak aangeduid met de R-ladder volgens Cramer)³⁰. Geef aan of de ambities worden gehaald;
- het gebruik van grondstoffen, energie, materialen en afvalstoffen. Beschrijf hoe het gebruik kan worden voorkomen en welke mogelijkheden er zijn voor hergebruik, recycling of terugwinnen;
- de wijze monitoring van de voortgang van de circulariteitsopgave.

²⁹ Bij de bouw wordt gebruik gemaakt van hout betekent. Dit betekent niet per definitie dat het 'circulair' is, zoals op pagina 216 staat. Het is sowieso de vraag in hoeverre de zeer hoge torens met houtbouw mogelijk zijn.

³⁰ De R-ladder geeft de mate van circulariteit aan: hoe hoger op de ladder hoe meer er sprake is van circulariteit. De R's staan voor: recover, recycle, repurpose, remanufacture, refurbish, repair, re-use, rethink, reduce, refuse.

2.6 Stikstof en natuur

De berekeningen van de stikstofdepositie zijn worst-case uitgewerkt voor bijvoorbeeld brandstofgebruik, filepercentages en heersend verkeersbeeld. In het MER staat verder de bouw vrijwel geheel elektrisch plaatsvindt, met uitzondering van de hei-installatie en de verkeersbewegingen. Volledig elektrisch bouwmaterieel is momenteel beperkt beschikbaar maar dat verandert snel. De aannames lijken daarmee realistisch. De Commissie beveelt aan dit te borgen in de vergunningverlening.

Eén aspect is niet goed navolgbaar. Dit zijn de puntbronnen van de parkeergarages in de gebruiksfase. De gemeentelijke modellen voorzien in drie wegvakken die de Q-Park Laakhaven vertegenwoordigen. De NO_x- en NH₃-emissies van deze wegvakken zijn naar rato verdeeld over beide ingangen. De onderbouwing van de grootte van deze emissies zijn niet in het MER opgenomen. Omdat het wel om 26% van de totale stikstofemissies in de gebruiksfase gaat, is deze onderbouwing wel nodig. De Commissie beveelt aan deze onderbouwing wel beschikbaar te hebben bij het verstrekken van de vergunning.

2.7 Monitoring

De ambities en doelen van dit plan kunnen tijdens het proces bijgesteld worden. Het is daarom belangrijk om de milieu- en omgevingseffecten periodiek te monitoren. Koppel dit aan de monitoring van het CID en relevante ontwikkelingen die daaraan grenzen. Daardoor ontstaat een helder overzicht over het geheel.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Ruwan Aluvihare BA. MDip LA

Simone Filippini (voorzitter)

drs. Tjeerd Gorter (secretaris)

ing. Johan Janse

drs. Benno Schepers

dr. Fred Woudenberg

ir. Eric van der Aa

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Wijziging van het bestemmingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Dit project valt onder de regelgeving van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024). Voor deze procedure volgt daarom nog uit [onderdelen C en D van de bijlage bij het voormalige Besluit milieueffectrapportage](#) dat een MER vereist is. In dit geval gaat het om categorie D11.2, Stedelijk ontwikkelingsproject.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van Den Haag.

Initiatiefnemer besluit

Burgemeester en wethouders van Den Haag.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3795](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

