

Rechtbank 's-Gravenhage  
Sector bestuursrecht  
De griffier  
Prins Clausplein 60  
2595AJ Den Haag

Ingekomen op de griffie  
23 JULI 2018  
Rechtbank Den Haag, Bestuursrecht

Uw brief van  
10 juli 2018  
Uw kenmerk  
Zaaknummer SGR 18/4729  
Ons kenmerk  
Scheveningseweg 21-235  
Aantal bijlagen  
2  
Datum  
23 juli 2018

**Onderwerp**

Verweerschrift inzake de voorlopige voorziening  
Bomenstichting Den Haag e.a.

Geachte voorzieningenrechter,

**I. Inleiding**

Op 31 mei 2018 hebben wij een omgevingsvergunning (hierna nader te noemen: kapvergunning) verleend voor het kappen van 130 bomen en het verplanten van 30 bomen (lindes) naar aanleiding van een aanvraag van 26 januari 2018. Het betreft de locatie Scheveningseweg ter hoogte van de huisnummers 21 tot en met 235 en het Carnegieplein 5 (traject tramlijn 1). Het gaat om het kappen van 41 gezonde bomen, 13 bijzondere bomen en 76 bomen met de kastanjebloedingsziekte.

Aan voornoemde kapvergunning is een herplantplicht verbonden van 130 bomen in diverse soorten met minimale stamomtrekken van 20-25 centimeter conform de bij de gerectificeerde aanvraag gevoegde herplanttekening met het kenmerk 95019094-Delft-Lan-VO-003 (productie C3). Buiten deze herplantplicht worden er nog 34 extra bomen geplant. In totaal komen er 164 bomen terug (23 esdoorns, 1 paardenkastanje, 90 lindes en 50 iepen). De soortkeuze en plantafstand zijn in goed overleg door ontwerpers, groenbeheerders en beleidsmedewerkers bepaald, zodat het assortiment past binnen de visie van het ontwerp, aansluit bij de ecologische doelstellingen vanuit beleid en goed te beheren is.

In verband met het handhaven van de hop-overs voor vleermuizen worden 21 bomen later dan 1 november gekapt. De te verplanten bomen worden dan vanaf 15 november verplant naar de hop-overs. Zo blijven de hop-overs voor de vleermuizen functioneren.

Aanvankelijk was de aanvraag gedaan om 128 bomen te kappen en 30 bomen te verplanten. Echter, in het raadsbesluit dat op 15 februari 2018 (3 weken na de aanvraag) is genomen is een amendement opgenomen dat de tramhalte Ary van der Spuyweg niet wordt opgeheven. In een toelichting van de wethouder hierop is aangegeven dat een nieuwe tramhalte alleen mogelijk is met het kappen van 4 extra bomen (1 niet vergunningplichtig). Hiermee is de raad akkoord gegaan en vanwege veiligheidsredenen voor passagiers wordt voornoemde tramhalte verplaatst in plaats van opgeheven. Ten tijde van voornoemd raadsbesluit was het voor 8 bomen nog onduidelijk of ze gehandhaafd konden worden. Als gevolg van de verdere uitwerking van de spoorconstructie is gebleken dat de totale invloedssfeer van de constructie op delen groter is dan werd aangenomen in het voortraject. In het proces van Voorontwerp naar Definitief Ontwerp zijn deze bomen nader onderzocht. Eind januari 2018 wees veldonderzoek uit dat deze bomen niet behouden kunnen blijven. Voor de zekerheid is eind maart 2018 nogmaals aanvullend onderzoek verricht naar deze bomen (productie 6A-C). Ook hier was de conclusie dat de 8 bomen op geen enkele manier te handhaven zijn.

Op 18 april 2018 is de aanvraag gelet op voornoemde ontwikkelingen aangepast met bijbehorende memo (productie C3). Uiteindelijk worden 2 bomen meer gekapt dan in eerste instantie was voorzien. *Dat de constructie dus meer wordt verplaatst richting boszijde maakt niet dat de effecten op de bomen anders zijn dan werd aangenomen.*

Bij brief van 9 juli 2018 heeft mr. R.B. van Heijningen, namens Bomenstichting Den Haag, Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark, Stichting SOS Den Haag en de vereniging Wijkoverleg Zorgvliet (hierna nader te noemen: eisers), een verzoek om een voorlopige voorziening ingediend. Tegen voornoemd besluit is bij brief van 11 juli 2018 een afzonderlijk bezwaarschrift ingediend door eisers.

Bij besluit van 23 juli 2018 is de gevraagde omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder b van de Wabo (hierna nader te noemen: aanlegvergunning) verleend (zie bijlage I).

## II. Gronden van de voorlopige voorziening

Eisers voeren in het verzoek om een voorlopige voorziening het volgende aan:

De spoedeisende reden is dat van de kapvergunning vanaf 16 juli 2018 gebruik kan worden gemaakt en men te kennen heeft gegeven van genoemde bevoegdheid ook gebruik te willen maken.

Gebruikmaking van deze bevoegdheid zal een onomkeerbaarheid met zich meebrengen.

De benodigde vergunning voor de spoorvervanging en perronaanleg (hierna nader te noemen: aanlegvergunning) is ook nog niet verleend laat staan onherroepelijk (zie ook artikel 2:91 lid 2c van de APV). Gezien de om diverse redenen discutabele inhoud van de aanvraag is het zeer gewenst om te voorkomen dat de kapvergunning in werking treedt voor het tijdstip waarop de aanlegvergunning onherroepelijk wordt.

1. Ten behoeve van de aanlegvergunning is er een zienswijze opgesteld. Hieruit volgt dat de aanvraag aanlegvergunning op punten afwijkt van het advies van de Denktank Scheveningseweg en het door de gemeenteraad vastgestelde geamendeerde raadsvoorstel.

- De veranderingen leiden tot het kappen van een extra aantal waardevolle beeldbepalende oude bomen aan de boszijde van het spoor.
- Van een aantal andere bomen worden wortels aangetast door het graven van het cunet en het plaatsen van meer keerwanden langs het gehele traject, in plaats van een deel van het traject.
- Tussen het spoor en een deel van de rijbaan komt een keerwand, waardoor minder wortelruimte ontstaat. Ook deze keerwand is niet afgesproken.

2. De afwijkingen betreffen het schrappen van wortelbeschermingsconstructies (zoals boomviaducten), een bredere verschuiving van de 'verschoven ligging', één betonplaat i.p.v. 2 betonplaten, niet klimaatbestendig omdat er te weinig en te kleine gaten in het beton worden aangebracht en er een dieper cunet gegraven gaat worden dan toegezegd met als gevolg meer wortelschade.

3. Er ontbreken veel gegevens: er is geen compensatie toegepast, groenbestemmingen dienen nog gewijzigd te worden en er bestaat grote onzekerheid over de mogelijkheden om de schade aan het Tolhuis te voorkomen. De boog van de rails om het Tolhuis heen is te gering en te simpel om schade te voorkomen en beschadigt het historische kaarsrechte karakter van de Scheveningseweg (Rijks beschermd Stadsgezicht).

4. Het gaat ook om de vergunning perronaanleg bij de halte Vredespaleis. De bestemming groen die nu rust op de toekomstige plek van het perron wordt omgezet met een kruimelregeling. Hier is een motiveringsgebrek omdat het perron deel uitmaakt van het Profiel Vrije Ruimte van de railbeheerder en het vervoersbedrijf, en daarmee geen deel meer uitmaakt van de openbare ruimte zoals die in de bestemmingsplanbepalingen voor de bestemming groen zijn omschreven.

5. Wij zijn van mening dat het voornemen tot kappen niet is voorbereid met een zorgvuldige afwegingsprocedure. De door ons voorgestelde variant 'paal naast poer' is door het college in de Standpuntenbrief niet opgenomen, noch voorgelegd aan de gemeenteraad ten behoeve van de besluitvorming.

6. Wij menen dat met de variant 'paal naast poer' meer bomen kunnen blijven staan dan bij de gekozen variant (vershoven ligging). Bij onze variant wordt een paal in de grond getrild, er wordt niet in de grond gegraven zodat de wortels grotendeels gespaard blijven. Bij de gekozen variant moet een cunet worden gegraven van 1,2 meter diepte om er een zandpakket te leggen. Alle wortels van bomen ter plaatse van het cunet en een deel van de wortels van bomen naast het cunet moeten worden verwijderd. Wanneer meer dan ca 20-25% van de wortels worden afgesneden redt een boom het niet. Onze variant beantwoordt precies aan de opdracht van de wethouder aan de Denktank: geef mij een advies hoe de noodzakelijke spoorvervangning van tramlijn 1 tot stand kan komen met zo min mogelijk verlies van groen en bomen.

7. Wij menen dat niet voldaan is aan de Provinciale Verordening, voortvloeiend uit de Wet Natuurbescherming (hierna nader te noemen Wn). De gekozen variant komt namelijk te liggen in de Stedelijke Groene Hoofdstructuur waarvan het college zich heeft verplicht deze duurzaam in stand te houden en te versterken. Deze SGH valt tevens onder de Wn (voorheen Boswet). De gemeente heeft geen compensatie geboden voor de teloorgang van deze oude bosstrook op grond van de Provinciale Verordening.

### **III. Verweer op de gronden**

#### **Algemeen (proces Denktank)**

De vervanging van de spoorconstructie heeft een grotere impact op de omgeving dan enkel de spoorzone en daarom is door de wethouder verkeer in april 2016 een Denktank van vertegenwoordigers van wijk- en maatschappelijke organisaties (in totaal 12 partijen) geïnstalleerd om de gemeente te adviseren. De rol en taak van de Denktank is vastgelegd in de uitnodiging om deel te nemen aan de Denktank en de toelichting tijdens de eerste bijeenkomst én is afgesloten met oplevering van haar eindrapport. De rol van de Denktank beperkte zich tot het helpen uitwerken van een voorkeursvariant van het voorontwerp. Er was geen voor de Denktank vastgelegd na het adviseren over de voorkeursvariant van het voorontwerp.

De Denktank ging op zoek naar een oplossing om het tramspoor te vernieuwen met de opgave om onder andere zoveel mogelijk bomen te behouden, een budget van ongeveer 12 miljoen euro en rekening te houden met wetgeving welke aangeeft dat het openbaar vervoer in de stad in 2020 toegankelijk dient te zijn voor iedereen. De Denktank bestond uit 12 vertegenwoordigers van diverse belangengroepen. Onder leiding van een onafhankelijke voorzitter is de Denktank 7 keer bijeengekomen, waarbij ook groen- en raildeskundigen aanschoven. De leden hebben bestaand onderzoek geraadpleegd en zelf nieuw onderzoek laten doen. Ook heeft de Denktank meerdere bezoeken gebracht aan de HTM en de Scheveningseweg. Het intensieve participatietraject is

doorlopen met diverse belangenpartijen en de uitkomsten uit dit proces zijn uitvoerig beschreven (productie C10). Eisers waren ook deelnemers in de Denktank en hebben gekozen voor de variant 'paal naast poer' (productie C10: DD2 variant) die uiteindelijk niet door het college en de gemeenteraad is gekozen.

Het streven naar het behoud van zoveel mogelijk bomen heeft centraal gestaan in het Denktankproces. De Denktank heeft bij haar werkzaamheden gebruik gemaakt van een aantal beschikbare studies naar de bomen langs de Scheveningseweg. Daarnaast heeft de Denktank in het proces zelf een aantal studies geëntameerd. Bestaande studies die zijn geraadpleegd: Inventarisaties van 2007, 2014 en 2015, een bewortelingsonderzoek en een onderzoek naar de Kastanjebloedingsziekte van de Wageningen Universiteit van 2006 tot en met 2015. Onderzoeken die zijn geraadpleegd: Rapport Inventarisatie trambaan Scheveningseweg 2016, Inpasbaarheidsonderzoek 22 bomen 2016, Toekomstverwachting van de paardenkastanjabomen langs de Scheveningseweg 2015 en Onderzoek van de bomen, project Scheveningseweg 2014 en 2015 (productie C10-C13). Daarnaast zijn in 2018 nog diverse onderzoeken gedaan naar de bomen (productie C4, C6 en C11). Alle leden van de Denktank zijn uiteindelijk overtuigd geraakt dat de huidige spoorconstructie aan het einde van zijn levensduur is, en dat zonder ingrijpen de tramexploitatie op de Scheveningseweg in gevaar komt.

Uiteindelijk bleven er in de Denktank 3 mogelijke oplossingen over:

- De gekozen en voorkeursvariant: Een nieuw tramspoor waarbij het spoor ongeveer 1 meter verder van de weg af komt te liggen, om de bomen tussen weg en spoor meer ruimte te kunnen bieden. De nieuwe fundering bestaat uit dwarsliggers in beton, met openingen die water- en luchtdoorlatend zijn. Deze techniek wordt tegenwoordig standaard door de HTM toegepast bij tramrails in het groen. De constructie biedt optimale planruimte voor zowel nieuwe te planten bomen ter vervanging van alle kastanjes tussen Carnegieplein en Teldersweg, alsook voor te behouden linden tussen Teldersweg en Scheveningen. En kan in de toekomst worden vervangen zonder dat bomen gekapt hoeven te worden. De kosten zijn ongeveer 12 miljoen euro (variant 3D in de Denktank rapportage).
  
- Twee andere varianten: Een nieuw tramspoor op vrijwel dezelfde plek als de huidige rails. Hiervoor zijn twee varianten onderzocht. Bij de eerste variant 'DD2' (*ingebracht door eisers*) worden als nieuwe fundering stalen buizen tussen de wortels gedruild, waarop de nieuwe tramconstructie komt te liggen. Deze constructie komt hoger te liggen, waardoor direct naast het tramspoor aanpassingen nodig zijn, zoals het verhogen van kruispunten en het spoor moet worden ingegoten. Dit is een niet eerder toegepaste techniek, waarvan de kosten rond 41 miljoen euro worden geschat. *Bij deze variant zouden 111 bomen moeten worden gekapt, 25 moeten worden verplant en het lot van 51 bomen is onzeker (Productie C10, pagina 32).* Deze variant kent tekortkomingen. Met deze variant hebben we met de volgende vervanging van de spoorconstructie dezelfde problemen als nu, te weten boomwortels die verweven zijn met de spoorconstructie. Bij de tweede variant (*mede ingebracht door een Denktanklid die hier uiteindelijk ook zelf niet voor heeft gekozen*) worden betonnen platen op de bestaande poerenconstructie gelegd. De poeren moeten daarvoor eerst ter versteviging met beton worden geïnjecteerd. Deze variant beschadigt het wortelpakket van de bomen en de kosten zijn ongeveer 17 miljoen euro (variant DVO-1 in productie C10). Bij deze laatste variant worden de meeste bomen gekapt.

**Conclusie:** Bij de beoordeling van de varianten is gekeken naar de gevolgen voor de bomen, de kwaliteit van het openbaar vervoer, de kwaliteit van de overige verkeersdeelnemers, de stedenbouwkundige- en landschappelijke kwaliteiten, duurzaamheid, planning en totale kosten. De meerderheid van de Denktank (7 partijen) koos voor variant 1: de 'vershoven ligging'. Deze variant

wordt gezien als de meest toekomstbestendige oplossing. Hierbij speelt ook mee dat 76 bomen zijn aangetast door de kastanjabloedingsziekte. Aanvullend scoorde deze variant in de belangenafweging ook beter op het gebied van kosten, planning en risicobeperking.

Op 13 april 2017 is de rapportage over het advies van de Denktank aangeboden aan de wethouder. Het college van B&W en de Raad hebben besloten de voorkeursvariant van de meerderheid van de Denktank verder uit te werken tot Voorontwerp (productie C9 en productie E1). Het standpunt van het college is behandeld in de commissie leefomgeving van 4 en 12 oktober 2017. Naar aanleiding van de behandeling in de commissie leefomgeving is een extra brief opgesteld over de kosten van de varianten (bijlage II). Het standpunt van de commissie leefomgeving is in de Raad van 23 november 2017 behandeld. De Raad heeft ingestemd met de voorkeursvariant van het college. De Raad heeft op 15 februari 2018 het Voorlopig ontwerp vastgesteld en het besluit om budget ter beschikking te stellen genomen. De Raad is akkoord gegaan met ons voorstel dat is gebaseerd op het zeer omvangrijke onderzoek dat is gedaan in de Denktank. Ook de meerderheid van de Denktank staat tot op de dag van vandaag achter de gekozen variant.

Vanuit ons is op 7 november 2017 nog een keer afstemming gezocht met de Denktank over de uitwerking van het vraagstuk over midden- of zijmasten zoals eerder aangegeven. Hierover is overeenstemming bereikt, te weten middenmasten, omdat daardoor een aantal bomen behouden kunnen blijven en er betere groeicondities ontstaan voor de bomen aan de kant van de Scheveningse bosjes.

Wij vinden het erg belangrijk om de Scheveningseweg zo groen mogelijk te houden en ook voor de toekomst er een mooie groene en duurzame laan van te maken. Aangezien we in de geest van het advies van de meerderheid van de Denktank handelen, vinden we het niet nodig om de Denktank wederom te laten adviseren als het gaat om bijvoorbeeld de kapvergunning. Het advies van de Denktank is gebruikt als uitgangspunt voor het verder uitwerken van en realiseren van het project.

Wij en de HTM hebben ervaring met deze railfundering en hebben op basis daarvan een realistische kostenschatting kunnen maken. De variant van eisers (5 partijen in de Denktank) is nog nooit in de praktijk toegepast. Toch is deze variant tijdens het Denktankproces door diverse deskundigen (constructie, kosten en groen) op zijn merites en consequenties beoordeeld. Deze variant is veel duurder, onder andere omdat het spoor ca. 25 centimeter hoger komt te liggen en door het maatwerk (uiterst zorgvuldig 3.300 palen trillen buiten de poeren rekening houdend met aanwezige wortels). Om het spoor stabiel te maken zijn ingrijpende maatregelen nodig om remkrachten, doorzakking en schranken te voorkomen. Daarnaast dient de omgeving aan te sluiten bij wegkruisingen, de dikkere laag teelaarde die terug wordt gelegd dekt de wortels van bomen af en de grondwaterstand gaat omhoog. In de Denktankrapportage (productie C10) is de variant 'paal naast poer' van eisers uitgebreid beschreven en is onderdeel geweest van de afweging in de raad toen het bij meerderheid koos voor de uitwerking van de huidige gekozen variant (zie bijlage II).

De voorkeursvariant van het college is uitgewerkt naar een definitief ontwerp en contract. Alle haltes zijn rolstoeltoegankelijk gemaakt.

### **Spoedeisendheid**

Wij zijn van mening dat het bestreden besluit op goede gronden is genomen en stand zal houden en hebben belang bij het begin van uitvoering van de vergunde activiteiten vanaf **13 augustus 2018**.

Daarnaast is op 23 juli 2018 een aanlegvergunning voor de werkzaamheden aan het spoor verleend (zie bijlage I).

### Noodzaak vervanging

Tramlijn 1 betreft de belangrijke regionale lijn tussen kust en regio. Wij constateren al langere tijd problemen op het tramspoor en zijn al sinds 2014 onderzoek aan het doen naar de vervanging en onderliggende problematiek. De belangrijkste redenen daarvan zijn dat de fundering van het tramspoor is verzakt en dat het wisselcomplex ter hoogte van de Professor B.M. Teldersweg versleten is. De poeren zijn in de loop van de tijd instabiel geworden en de stalen opbouw is verrot/afgebroken. Het is nu nog een open constructie waardoor boomwortels vrijelijk door de constructie kunnen groeien. Tegelijkertijd maken we de route van tramlijn 1 geschikt voor nieuwe trams, om stad en strand bereikbaar te houden voor de groeiende stroom reizigers. Ook komen er nieuwe haltes, die voldoen aan de nieuwe toegankelijkheidseisen: iedereen moet zelfstandig met de tram kunnen reizen. We verbreden en verhogen hiertoe de haltes. Zo ontstaat een gelijkvloerse in- en uitstap en komt er meer ruimte voor mindervaliden.

Door de verzakking van fundering is een onstabiele situatie ontstaan. Om te voorkomen dat de tram te veel gaat schommelen, rijdt de tram nu niet harder dan 40 kilometer per uur, terwijl 50 kilometer per uur de snelheid kan zijn op dit traject. Indien 50 kilometer per uur wordt gereden is dit duidelijk voelbaar, zo heeft ook de Denktank ondervonden. Het is gevaarlijk en daarom is vanuit de HTM aan alle bestuurders de instructie gegeven om niet harder te rijden dan 40 kilometer per uur. De beperkte snelheid levert een minuut vertraging per rijrichting op, dit betekent een vermindering van de vervoerwaarde van tramlijn 1. Alle leden van de Denktank zijn uiteindelijk overtuigd geraakt dat de huidige spoorconstructie aan het einde van zijn levensduur is, en dat zonder ingrijpen de tramexploitatie op de Scheveningseweg in gevaar komt. Aan de hand van het advies van de Denktank heeft besluitvorming plaatsgevonden over de vervanging van het spoor. Vervolgens is een planning opgesteld om de werkzaamheden te kunnen gaan uitvoeren.

Eind augustus 2018 start de buitendienststelling van tramlijn 1. De tram gaat pas weer in exploitatie nádat de sporen zijn vernieuwd en hier is een strakke planning voor gemaakt (daarnaast mijden we met deze planning het badseizoen en zijn de werkzaamheden klaar voor de periode met de grootste kans op onwerkbaar weer (januari en februari)). Het contract met de aannemer, het bereikbaarheidsplan en de communicatie zijn op deze planning gebaseerd. Om een veilige en toekomstig bestendige tramexploitatie over de Scheveningseweg te garanderen moet eind augustus 2018 worden gestart met de vervanging van de sporen. De bomen aan de zijde van de Scheveningseweg worden als eerste gekapt. De bomen aan de zijde van het fietspad worden tijdens het werk gekapt, vanaf eind augustus. De werkzaamheden worden in week 51 afgerond ter hoogte van de Helmstraat. Alle werkzaamheden (9 fases) vereisen een strakke planning die goed op elkaar moet aansluiten. We hebben tevens te maken met een aannemer die zijn werkterrein moet op- en afbouwen. De planning van de uitvoeringsperiode is krap. Vanaf eind augustus 2018 wordt de Scheveningseweg voor tram en autoverkeer afgesloten. Om de hinder te beperken voeren we het werk uit in fasen. Dit was ook een wens van de zeven Denktankleden. Er moet met vervangend vervoer worden gewerkt. In week 44 moet het eerste gedeelte van de trambaan Scheveningseweg klaar zijn zodat de tram dan weer kan rijden via het World Forum. Hiermee verkorten we de periode van rail vervangend busvervoer en van overlast voor de reiziger. Om het spoor in die periode te kunnen vervangen moeten de bomen voorafgaand gekapt zijn. Dit leidt ertoe dat als we later dan 13 augustus 2018 beginnen met kappen, het gehele project vertraging oploopt.

Voorkomen moet worden dat op enig moment het spoor in verband met de veiligheid buiten gebruik wordt gesteld. Het ontstane veiligheidsniveau is al reden om het spoor buiten gebruik te nemen. Levensverlengend onderhoud is niet meer mogelijk (!) Nu kunnen we de werkzaamheden nog via een planning uitvoeren op een gedegen manier waarbij rekening is gehouden met diverse belangen (het groen, de kosten, wet- en regelgeving etc.). Nog langer geen werkzaamheden uitvoeren aan het spoor is gezien de onveiligheid geen optie.

#### Overwegingen ten aanzien van de vervanging

Voor de aanleg van het nieuwe tramspoor is het onvermijdelijk dat er bomen gekapt moeten worden. Ook hier was consensus over in de Denktank. De poerenconstructie heeft de boomwortels veel ontwikkel- en groeiruimte geboden, waardoor deze zijn vergroeid met de constructie. Bij de vervanging van het spoor leidt dit nu tot problemen. De boomwortels zijn op veel plekken zodanig met de tramfundering vergroeid, dat het onmogelijk is ze niet te beschadigen bij het verwijderen van de constructie. De grote gezonde lindes tussen de Teldersweg en Duinstraat (aan de wegzijde) blijven behouden. Dit is mogelijk omdat de nieuwe tramspoorconstructie 1 meter verder vanaf de bomen komt te liggen. De bestaande constructie blijft direct naast de bomen gedeeltelijk in de grond zitten. Hierdoor blijven de wortels van de lindes voor een groot deel onaangetaast en kunnen de lindes gehandhaafd blijven. Voor de te kappen bomen planten we nieuwe bomen terug en 30 bomen zijn vitaal genoeg gebleken om te verplanten in plaats van te kappen. Deze bomen zijn al geprepareerd op verplanting in het najaar.

Door de verschuiving van het spoor in combinatie met het toepassen van keerwanden aan weerszijden van de berm (traject tussen de Professor B.M. Teldersweg en het Carnegieplein, aan de wegzijde van het spoor), is deze volledig beschikbaar voor de bomen. Door in deze berm een mengsel van teelgrond en bomenvoedingsgrond aan te brengen én voedingspijlers toe te passen zullen de nieuwe bomen in zeer goede omstandigheden komen te staan. Mede gezien de keuze in boomsoorten is het de verwachting dat deze snel zullen groeien waardoor binnen 10 jaar weer een mooi laanprofiel wordt bereikt. Hier zijn de meeste bomen aangetast door de kastanjebloedingsziekte. Dit betekent dat deze bomen binnen nu en 10 jaar doodgaan. De afgelopen 10 jaar zijn door deze ziekte al tientallen kastanjabomen aan de Scheveningseweg dood gegaan en verwijderd, ze vallen in rap tempo uit. Nog eens 76 zijn besmet en zullen op korte termijn dood gaan. Er wordt landelijk in breder verband nog steeds onderzoek gedaan naar mogelijkheden om zieke bomen te genezen. De resultaten daarvan geven op dit moment nog weinig zicht op herstel. We verwachten dat nog zeker 5 jaar onderzoek nodig is. De kastanjabomen aan de boszijde van de trambaan, die niet gekapt hoeven te worden voor de werkzaamheden, worden zo lang mogelijk gehandhaafd. Hier wordt een uitstervingsbeleid gehanteerd.

Enkel deze keerwand op het traject tussen de Professor B.M. Teldersweg en het Carnegieplein, aan de wegzijde van het spoor, is niet besproken in de Denktank, maar ontstaan bij de nadere uitwerking van het ontwerp na vaststelling door de Raad. Daar het puur een extra maatregel is die we treffen voor de nieuwe bomen en een positief effect teweeg brengt (hulpconstructie) zou het merkwaardig zijn als eisers hierop tegen zijn. Alle bomen gaan hier al weg dus er is ook géén sprake van (extra) schade aan boomwortels. Deze L-wand vangt de zijdelingse druk van de rijbaan op waardoor de berm volledig onbelast te gebruiken is voor nieuwe bomen.

Door de oude constructie te verwijderen en in de nieuwe situatie ruimte te reserveren voor de bomen door het toepassen van keerwanden, ontstaat voor de nieuwe bomen een toekomstbestendige én duurzame situatie. Ook op de lange termijn willen we namelijk Den Haag groen houden. Hiervoor

hebben wij speciaal groenbeleid: zo richten we de groeiplaatsen voor bomen steeds beter in, ook op de Scheveningseweg. Daarnaast moet er stadsbreed meer diversiteit in bomen komen. Dit maakt het groen minder kwetsbaar voor ziektes en aantastingen. We vervangen de te kappen bomen daarom door een meer gevarieerd assortiment. Onze groenbeheerder en ecooloog hebben op 26 april 2018 allebei een positief advies uitgebracht met betrekking tot de aanvraag kapvergunning.

Bij de inrichting van de haltes is het herstel van de oude laanstructuur van Christiaan Huygens uit 1665 leidend. De bomenrijen naast het spoor worden weer recht gemaakt en er komen bomen in de perrons te staan. Dit is mogelijk door verbreding van de perrons. Doordat we het spoor verschuiven, ontstaat er meer ruimte voor de bomen tussen de rijbaan en het spoor waardoor de oude structuur van Huygens in ere hersteld kan worden. De nieuwe constructie kan in de toekomst worden vervangen zónder dat bomen gekapt hoeven te worden.

## **Gronden**

*1. Ten behoeve van de aanlegvergunning is er een zienswijze opgesteld. Hieruit volgt dat de aanvraag aanlegvergunning op punten afwijkt van het advies van de Denktank Scheveningseweg en het door de gemeenteraad vastgestelde geamendeerde raadsvoorstel.*

*-1.1 De veranderingen leiden tot het kappen van een extra aantal waardevolle beeldbepalende oude bomen aan de boszijde van het spoor.*

*-1.2 Van een aantal andere bomen worden wortels aangetast door het graven van het cunet en het plaatsen van meer keerwanden langs het gehele traject, in plaats van een deel van het traject.*

*-1.3 Tussen het spoor en een deel van de rijbaan komt een keerwand, waardoor minder wortelruimte ontstaat. Ook deze keerwand is niet afgesproken.*

## **Reactie:**

Inhoudelijk gezien kan de verleende aanlegvergunning niet in deze procedure aan de orde komen. Voor een volledige en juiste beeldvorming zullen wij toch inhoudelijk reageren.

Op basis van het advies van de Denktank hebben het college én de gemeenteraad gekozen voor de verdere uitwerking van de meerderheidsvariant (de verschoven ligging) van Schetsontwerp tot Voorontwerp. Gedurende het Denktankproces is aangegeven dat bij de nadere uitwerking wijzigingen kunnen optreden vanwege nieuwe inzichten, op basis van nadere en gedetailleerdere onderzoeken. Dat de gemeente daarbij bij essentiële wijzigingen de Denktank informeert over de nieuwe inzichten is gebeurd in het geval van de keuze tussen midden- of zijmasten. Bij de nadere uitwerking van de door de gemeenteraad gekozen variant zijn wij teruggegaan naar de Denktank toen bleek dat bij toepassing van de door de Denktank gewenste zijmasten, dit ten koste zou gaan van meer bomen dan bij toepassing van middenmasten. In een bijeenkomst met de Denktankdeelnemers is door de gemeente toegelicht wat de consequenties van midden- en zijmasten op de bomen zijn en is unaniem besloten om middenmasten toe te passen.

Zoals in de inleiding al is aangegeven was het bij de behandeling van het Voorontwerp in de gemeenteraad duidelijk dat er over de handhaafbaarheid van een aantal bomen (8 stuks) nog geen duidelijkheid bestond en dat daarvoor nader onderzoek nodig was. Na het raadsbesluit is het geamendeerde voorontwerp verder uitgewerkt en gedetailleerd tot Definitief ontwerp. Het is gebleken dat de 8 voornoemde bomen niet behouden kunnen blijven. Dat dit een mogelijkheid was, was van meet af aan bekend bij alle Denktankleden. Onze cultuurdeskundige heeft in samenspraak en op advies van (extern) deskundigen geadviseerd bij het opstellen van het Definitief ontwerp met als vertrekpunt het Voorontwerp en genomen besluiten in de Raad. Wij zien de wijzigingen als een gevolg van de



verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp naar het Definitief ontwerp en bestek. Wij zijn van mening dat deze wijzigingen niet leiden tot de keuze van een andere variant. Daarnaast zijn de Denktankleden uitgenodigd op de informatieavond en hier uitgebreid geïnformeerd. Geen van de zeven Denktankleden die kozen voor de huidige variant heeft aangegeven zijn of haar bedenkingen te hebben naar aanleiding van de infrastructurele wijzigingen.

Met betrekking tot het aangevoerde onder 1.1 het volgende: Het besluitvormingsproces, de nadere onderzoeken en het Voorontwerp leveren samen een eindbeeld op dat is verwerkt in de onderbouwing van de aanvragen omgevingsvergunning. Het betreft niet enkel voortschrijdend inzicht, maar ook in de Raad opgelegde aanpassingen als behoud van de tramhalte Ary van der Spuyweg heeft ertoe geleid dat 2 extra bomen moeten worden gekapt.

Voor het overige verwijzen wij naar de tekst onder de inleiding op pagina 1 van dit verweer.

Met betrekking tot het aangevoerde onder 1.2 het volgende. Het graven van een cunet is een gegeven bij het uitvoeren van de werken. Het is een feit dat in de verdichte cunetgrond geen wortels kunnen groeien. Het aanbrengen van keerwanden zorgt juist voor functiescheiding tussen de trambaan en de boomwortels. Dit maakt het een uiterst duurzame oplossing, waarmee vergelijkbare problemen in de toekomst kunnen worden voorkomen. In het gedeelte Teldersweg-Patijnlaan wordt de zijdelingse druk van de weg aan de ene kant en de tram aan de andere kant door L-elementen opgevangen, wat een gunstig effect heeft op de nieuw te planten bomen in losse bomengrond. De berm tussen tram en rijweg is hierdoor volledig beschikbaar voor de nieuwe bomen.

Met betrekking tot het aangevoerde onder 1.3 het volgende. De oplossing vanuit de Denktank bestaat uit een cunet van verdicht zand met daarop de dwarsdragers en beton. Echter voor een stabiele trambaan is het zandcunet sterk verdicht waardoor geen wortels in het zandcunet kunnen groeien. Op het traject Duinstraat – Burg. B.M. Teldersweg wordt de dwarsdrager tussen de eerste en tweede poer (vanaf de weg gezien) doorgesneden en de wortels doorgeknipt door een boomdeskundige. De eerste poer blijft in de grond om zo een groot deel van de boomwortels niet te beschadigen. De tweede en naastgelegen poeren worden verwijderd om het cunet aan te brengen.

Een niet benoemd punt in de besprekingen met de Denktank is dat het cunet zijdelingse steun nodig heeft; hiervoor worden keerwanden gebruikt. Voor het aanbrengen hiervan behoeven geen wortels te worden verwijderd. De keerwanden zorgen er juist voor dat de ruimte die overblijft voor wortels ook voor 100% benut kunnen worden door wortels, omdat zijdelingse druk van de constructie door de keerwanden wordt opgevangen en te hoge verdichting vlak bij de bomen daardoor niet nodig is:



Afb. 5: effect van keerwand langs spoorconstructie voor groeigebied wortels

Hierdoor is de volledige berm beschikbaar voor bomen en hun wortels. De omstandigheden in de berm worden voor de boom juist geoptimaliseerd door het toepassen van keerwanden, aanbrengen van

goede grond, doormengen van bomenvoedingsgrond en aanbrengen van voedingspijlers richting het diepere grondwater. Bij toekomstige renovaties van tram en de weg hoeven hierdoor geen wortels te worden verwijderd waardoor bij de bomen een langere levensduur te verwachten is.

*2. De afwijkingen betreffen het schrappen van wortelbeschermingsconstructies (zoals boomviaducten), een bredere verschuiving van de 'verschoven ligging', één betonplaat i.p.v. 2 betonplaten, niet klimaatbestendig omdat er te weinig en te kleine gaten in het beton worden aangebracht en er een dieper cunet gegraven gaat worden dan toegezegd met als gevolg meer wortelschade.*

#### **Reactie:**

Met betrekking tot de boomviaducten het volgende. De Denktank heeft 25 bomen als bijzonder waardevol aangewezen. Drie van deze bomen kunnen in ieder geval blijven bestaan. Uit de rapportage 'Inpasbaarheidsonderzoek' van Cobra van 14 november 2016 (productie C10 bijlage) bleek dat het voor 12 van de overige 22 bomen onduidelijk was of ze inpasbaar waren (6 overige bomen wel inpasbaar en 4 overige bomen in ieder geval niet inpasbaar). Op 24 januari 2018 is hier wederom onderzoek naar gedaan door onze experts. Naar aanleiding van dit onderzoek is later door New York-boomadvies en Prohold extra onderzoek gedaan, middels onder andere het graven van proefsleuven, naar deze 12 waardevolle bomen. Dit om er zeker van te zijn dat deze bomen ook niet mét toepassing van een boomviaduct te behouden zouden zijn. Uiteindelijk is gebleken dat 12 van de 25 bijzonder waardevolle bomen behouden kunnen blijven.

Daarnaast waren boomviaducten sowieso niet in de plannen opgenomen. Er waren enkel bomen benoemd waar nader onderzoek moest uitwijzen of het toepassen van boomviaducten een mogelijkheid was om deze bomen te sparen. Uit metingen en het opgraven van boomwortels blijkt dat de wortels vooral in de bovenste 40 centimeter van de bodem zitten. Bij het toepassen van een boomviaduct gaan deze wortels verloren omdat de constructie van een boomviaduct in combinatie met de spoorconstructie juist in deze 40 centimeter uit beton bestaat. Een boomviaduct zou juist ter bescherming van wortels die zich dieper dan 0,40 meter bevinden moeten dienen. Middels de onderzoeken en proefsleuven is gezocht naar deze wortels. Daar bevinden zich echter onvoldoende wortels die door toepassing van een hulpconstructie behouden zouden kunnen blijven.

**Conclusie:** Voor de Scheveningseweg is derhalve uit onderzoek naar voren gekomen dat door het toepassen van boomviaducten géén extra bomen behouden kunnen blijven. En omdat in de diepere lagen nauwelijks wortels aanwezig zijn heeft een dieper cunet dus ook geen negatiever effect op de bomen.

Met betrekking tot de bredere verschuiving van de 'verschoven ligging' het volgende. Het profiel verschuift 1 meter richting de boszijde vanaf de weg. Het nieuwe profiel is breder dan het huidige profiel wegens de middenmasten en de maat van de dwarsdragers. Hierdoor verschuift de buitenzijde van de spoorconstructie aan de boszijde ca. 1,70 tot maximaal 2,2 meter. De HTM heeft deze lijn in het veld exact uitgezet met piketten. Om te beoordelen of dit gevolgen zou hebben voor de te kappen en te handhaven bomen is op 30 maart 2018 nader onderzoek uitgevoerd door New York Boomadvies BV en Prohold BV (productie 6A-6C). Uit dit onderzoek volgt dat het kappen van één boom noodzakelijk is, maar ook dat twee andere bomen toch behouden kunnen worden.

Met betrekking tot de betonplaten en de gaten hierin het volgende. Het toepassen van twee losse betonconstructies met ruimte ertussen is geen degelijke en daarmee duurzame constructie voor de tram. De dwarsliggers met betonvulling zonder wapening breken in platen van 10 a 20 meter. Door

deze in de breedte te storten gaan ze niet schuiven. De drainage wordt geborgd door watervoerende matten die hun water doorlaten naar gaten in het beton, zogenaamde grindkoffers. Het afvoeren van water geschiedt dus op een gewijzigde manier met hetzelfde resultaat. In andere projecten leidt deze aanpak tot afdoende resultaat.

Met betrekking tot het cunet dat dieper gegraven gaat worden met als gevolg meer wortelschade het volgende. Het toepassen van keerwanden zorgt juist voor een optimalisatie van de groeiomstandigheden. Het aanbrengen van de keerwanden (dieper graven) heeft geen negatief effect op de bomen, omdat op deze diepte nauwelijks boomwortels aanwezig zijn. Er is dan ook geen sprake van negatievere effecten op de bomen of wortelschade. Voor het overige verwijzen wij naar ons verweer op grond 1.

*3. Er ontbreken veel gegevens: er is geen compensatie toegepast, groenbestemmingen dienen nog gewijzigd te worden en er bestaat grote onzekerheid over de mogelijkheden om de schade aan het Tolhuis te voorkomen. De boog van de rails om het Tolhuis heen is te gering en te simpel om schade te voorkomen en beschadigt het historische kaarsrechte karakter van de Scheveningseweg (Rijks beschermd Stadsgezicht).*

**Reactie:**

Met betrekking tot de compensatie het volgende: De bomenkap wordt gecompenseerd door nieuwe bomen te planten, en zelfs 34 extra bomen. De maat van herplant (omtrek stam 20/25) is ook groter dan wat wij normaal opleggen (maat 18/20), puur om een iets grotere boom bij de start van aanplant te hebben.

Met betrekking tot de groenbestemmingen die gewijzigd moeten worden het volgende: De groenbestemming voor het perron Vredespaleis is gewijzigd. De rest van het project blijft binnen de bestemmingsplangrenzen. Het verschuiven van het spoor behoeft niet gecompenseerd te worden omdat het binnen dezelfde bestemming blijft.

Met betrekking tot het Tolhuis het volgende. Voorafgaand zijn hier (trilling)metingen verricht door een externe deskundige partij (het onafhankelijk ingenieurs- en adviesbureau DGMR). Op basis van deze metingen zijn preventief maatregelen voorzien. De maatregelen zijn identiek aan de getroffen maatregelen op bijvoorbeeld het Kerkplein (trilling dempende matten). De eerste meetresultaten Kerkplein geven aan dat met de daar toegepaste maatregelen de beoogde reductie van trillingen ruimschoots wordt bereikt. De bocht bij het Tolhuis is een voorziene afronding van de rechte lijn die vloeiend over gaat naar de halte Vredespaleis. Dit is passend binnen de doelstelling voor herstel van het authentieke karakter van de Scheveningseweg.

*4. Het gaat ook om de vergunning perronaanleg bij de halte Vredespaleis. De bestemming groen die nu rust op de toekomstige plek van het perron wordt omgezet met een kruimelregeling. Hier is een motiveringsgebrek, omdat het perron deel uitmaakt van het Profiel Vrije Ruimte van de railbeheerder en het vervoersbedrijf, en daarmee geen deel meer uitmaakt van de openbare ruimte zoals die in de bestemmingsplanbepalingen voor de bestemming groen zijn omschreven.*

**Reactie:**

Inhoudelijk gezien kan de vergunning perronaanleg (productie E2) niet in deze procedure aan de orde komen. Voor een volledige en juiste beeldvorming zullen wij toch inhoudelijk reageren.

Het profiel van vrije ruimte ligt rond het spoor en wordt begrensd door de rand van het perron. In de voorfase is een inventarisatie uitgevoerd. Bij de nadere uitwerking is het perron Vredespaleis verplaatst naar een naastgelegen stuk voetpad dat de bestemming groen met voetpad heeft. De aangevraagde kruimelonthefving betreft het omzetten van een vier meter breed trottoir naar een halte met een hoogte van 0,3 meter. Het betreft het perron van de Scheveningseweg/Burgemeester van Karnebeeklaan. Hiertoe is de bestemming groen met verharding omgezet naar de bestemming verkeer met ondersteunende functie perron.

*5. Wij zijn van mening dat het voornemen tot kappen niet is voorbereid met een zorgvuldige afwegingsprocedure. De door ons voorgestelde variant 'paal naast poer' is door het college in de Standpuntenbrief niet opgenomen, nog voorgelegd aan de gemeenteraad ten behoeve van de besluitvorming.*

**Reactie:**

Wij bestrijden ten zeerste dat het voornemen tot kappen niet zorgvuldig is voorbereid.

Er is geen contraexpertise overgelegd waaruit blijkt dat het gekozen ontwerp niet deugdelijk is. Voor ons inhoudelijk verweer verwijzen wij naar de tekst over het proces van de Denktank op pagina 3 tot en met 5 van dit verweer.

*6. Wij menen dat met de variant 'paal naast poer' meer bomen kunnen blijven staan dan bij de gekozen variant (verschoven ligging). Bij onze variant wordt een paal in de grond getrild, er wordt niet in de grond gegraven zodat de wortels grotendeels gespaard blijven. Bij de gekozen variant moet een cunet worden gegraven van 1,2 meter diepte om er een zandpakket te leggen. Alle wortels van bomen ter plaatse van het cunet en een deel van de wortels van bomen naast het cunet moeten worden verwijderd. Wanneer meer dan ca. 20-25% van de wortels worden afgesneden redt een boom het niet. Onze variant beantwoordt precies aan de opdracht van de wethouder aan de Denktank: geef mij een advies hoe de noodzakelijke spoorvervangings van tramlijn 1 tot stand kan komen met zo min mogelijk verlies van groen en bomen.*

**Reactie:**

De opdracht aan de Denktank was gekoppeld aan diverse voorwaarden zoals in ons verweer op grond 5 is te lezen.

Doordat er extra L-wanden/keerwanden worden toegepast aan de stad-wegzijde creëren we ideale groeiomstandigheden voor de nieuwe bomen. Deze L-wand komt niet aan de Scheveningen-wegzijde, omdat de grote te handhaven lindes daar mogelijk ook wortels hebben die dieper onder de weg groeien. Als we hier aan de wegzijde ook een extra L-wand zouden toepassen zouden de lindes daar niet te handhaven zijn. Aan de boszijde passen wij maatwerk toe in verband met de variërende bomenrij.

De niet gekozen variant van eisers behelst, naast een palenconstructie, ook nog een bovenbouw op de palen om te stellen, een u-profiel met embedded spoor, een dwarsverbinding, portalen en een bovenleiding. Deze constructie zou dan boven de huidige constructie komen te liggen. Zoals eerder in ons verweer onder grond 5 aangegeven zou de gehele omgeving opgehoogd moeten worden: perrons, kruisingen en berm langs het spoor met grond dat op de wortels drukt van de bomen waardoor ook de grondwaterwaterspiegel stijgt.

*7. Wij menen dat niet voldaan is aan de Provinciale Verordening, voortvloeiend uit de Wet Natuurbescherming (hierna nader te noemen Wn). De gekozen variant komt namelijk te liggen in de Stedelijke Groene Hoofdstructuur waarvan het college zich heeft verplicht deze duurzaam in stand te houden en te versterken. Deze SGH valt tevens onder de Wn (voorheen Boswet). De gemeente heeft geen compensatie geboden voor de teloorgang van deze oude bosstrook op grond van de Provinciale Verordening.*

**Reactie:**

Binnen de verleende kapvergunning is juist een compensatieplicht opgelegd om de te kappen bomen te compenseren. Daarnaast wordt het totale groene beeld (combinatie van bomen langs het spoor en gras-/kruidenmengsel in de berm en tussen het spoor) in de nieuwe situatie even groen als het huidige beeld. We verkleinen overigens in geen enkel opzicht bos en/of ander groenareaal.

Met het benodigde onderhoud en wijzigingen van het spoor is er sprake van een ruimtelijke ontwikkeling, de APV voorziet hierin helder en transparant in een kwalitatieve instandhouding van de groenstructuur. Voor normaal bosbeheer, waar in casu geen sprake van is, kent de APV een uitzondering op de vergunningplicht.

Op welke compensatie verder wordt gedoeld is ons niet duidelijk. Ons zijn geen waarden bekend die zouden worden aangetast en derhalve zouden moeten worden gecompenseerd. Gezien de ligging (in de bebouwde kom en op afstand van een Natura 2000-gebied) en de omvang van het project is toetsing aan de onderdelen gebiedsbescherming en bescherming houtopstanden niet aan de orde (productie C4).

**Nadere belangenafweging**

Het is volkomen helder dat de werkzaamheden uitgevoerd moeten gaan worden. Dit blijkt uit alle voornoemde besluitvorming, alle zorgvuldige en uitgebreide onderzoeken naar de spoorvervangings- en de gevolgen voor de bomen, alle verkregen vergunningen en bestemmingsplanwijzigingen over de ontwikkeling van dit gebied. Dat een aantal bomen moeten wijken en verplant moeten worden staat vast. Onzes inziens bestaat er geen bijzonder belang om de bomen te behouden op de plaats waar ze nu staan. Het besluit is uitgebreid gemotiveerd; de noodzaak tot vernieuwing van het spoor, en daarmee de kap en verplanting, staat vast. De noodzaak is voldoende aangetoond. Daarnaast wordt een vergunning verleend op basis van een aanvraag. Wij beoordelen of de aanvraag compleet is en of er weigeringsgronden aanwezig zijn. De aanvraag wordt op zijn merites beoordeeld. Het geheel overziend leidt de belangenafweging die artikel 2:88 van de APV vergt tot een vergunning om bomen te kappen en te verplanten.

**Conclusie**

Gezien de omvang, de diepgang en detaillering van alle voornoemde studies en onderzoeken perstisteren wij in ons standpunt. Extra onderzoek zal niet tot significante nieuwe inzichten, ontwerpen of besluiten leiden en derhalve zien wij, tezamen met het hiervoor genoemde met betrekking tot het spoedeisend karakter, geen reden tot schorsing van het bestreden besluit. Wij hebben alle belangen uitgebreid afgewogen. Gelet op het voorgaande verzoeken wij u om het verzoek om een voorlopige voorziening af te wijzen, zodat wij uiterlijk op 13 augustus 2018 kunnen starten met de kap.

Burgemeester en wethouders van Den Haag,

Namens dezen:

Jurist,

  
nr. M.M.C. van der Helm



# Den Haag

Retouradres Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Gemeente Den Haag  
t.a.v. P.F. de Swart  
Spui 70  
2511 BT Den Haag

Datum  
zie documentenlijst

**Onderwerp**

verlening van de gevraagde omgevingsvergunning voor tussen Scheveningsweg 21 tot en met 235 en Carnegieplein 5 (traject Scheveningsweg/Carnegieplein)

Geachte mevrouw/mijnheer,

Op 4 mei 2018 hebben wij uw aanvraag om een omgevingsvergunning ontvangen voor het vervangen en verleggen van de trambaan tussen Scheveningsweg 21 en 235 (traject Scheveningsweg/Carnegieplein).

Uw aanvraag omvat de activiteit 'Werk of werkzaamheden uitvoeren' waarop de reguliere voorbereidingsprocedure van toepassing is.

Tijdens de behandeling van uw aanvraag hebben wij vastgesteld dat op basis van de beoordeling en de ingewonnen adviezen de omgevingsvergunning voor voornoemde activiteit kan worden verleend.

Van de gelegenheid om een reactie in te dienen is gebruik gemaakt.

Deze reactie heeft ons standpunt ten aanzien van de aanvraag niet gewijzigd. De weerlegging van de reactie is bijgevoegd. Deze moet hier als herhaald en ingelast worden beschouwd.

Voor de motivering van onze beslissing verwijzen wij naar de bij deze beschikking behorende bijlage waarin voor de activiteit, de beoordeling, advisering en de van toepassing zijnde voorschriften zijn opgenomen. Deze bijlage moet hier als herhaald en ingelast worden beschouwd.

**Besluit:**

**Gelet op het bepaalde in artikel 2.11 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht besluiten wij de gevraagde omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1 lid 1, onder b van deze wet te verlenen met de daarbij behorende in de documentenlijst genoemde documenten.**

Gemeente Den Haag  
Spui 70  
Den Haag


Postbus 12600  
2500 DJ Den Haag

T (070) 353 56 44  
www.denhaag.nl

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk  
201808633/6821526

Burgemeester en wethouders van Den Haag,  
namens dezen:  
Teammanager vergunningen, afdeling Vergunningen & Toezicht



E. Vos

Deze omgevingsvergunning treedt op grond van het bepaalde in artikel 6.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in werking op de dag na de bekendmaking ervan.

Wij wijzen u erop dat deze vergunning aan u wordt verleend behoudens rechten van derden en dat door het verlenen van deze vergunning niet wordt vooruitgelopen op enige andere door de gemeente krachtens de wet of een gemeentelijke verordening, dan wel krachtens eigendomsrecht van de gemeente met betrekking tot de onderhavige aanvraag eventueel te nemen beslissing.

Tot slot maken wij u er op attent dat u op eigen risico handelt als u gebruik maakt van de verleende vergunning voordat deze onherroepelijk is.

Bent u het niet eens met dit besluit? En bent u belanghebbende?  
Dan kunt u een bezwaarschrift indienen.  
Stuur dit bezwaarschrift binnen zes weken na de bekendmaking naar:  
Burgemeester en wethouders van Den Haag, AWB/bezwaar,  
Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag.

Voor het indienen van een bezwaarschrift gelden de volgende regels.

- a. Uw naam, adres en telefoonnummer vermeldt u in het bezwaarschrift.
- b. U zet uw handtekening onder het bezwaarschrift.
- c. U stuurt een kopie van het besluit mee. Heeft u of kunt u dit niet, dan geeft u een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen u bezwaar maakt.
- d. U vermeldt het kenmerk en de datum van het besluit.
- e. De argumenten voor bezwaar schrijft u in de brief.
- f. Dient u namens iemand anders het bezwaar in? Stuur dan een volmacht mee.

Indien u schriftelijk bezwaar maakt, wordt u verzocht om een kopie van het besluit waartegen het bezwaar is gericht mee te zenden en in de linkerbovenhoek van de envelop de woorden 'AWB/BEZWAAR' te vermelden.

De indiener van het bezwaarschrift kan, als onverwijlde spoed dat - gelet op de betrokken belangen - vereist, eveneens een voorlopige voorziening (bijvoorbeeld een schorsing van het besluit) vragen bij de president van de rechtbank, Postbus 20302, 2500 EH Den Haag.

Op [www.denhaag.nl/bezwaar](http://www.denhaag.nl/bezwaar) vindt u meer informatie.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk  
201808633/6821526

Bijlage

### **Beoordeling activiteit**

Op basis van de aard en inhoud van deze aanvraag is volgens de Wet basisregistraties adressen en gebouwen het gebruiksdoel -Overige gebruiksfunctie- vastgesteld.

Het bouwwerk is gelegen in de gemeentelijke Rijks beschermd stadsgezichten 'Van Stolkpark/Belgisch Park/Statenkwartier en Zorgvliet'.

### **Activiteit "Werk of werkzaamheden uitvoeren".**

Voor zover van toepassing is deze activiteit getoetst aan:

- het bestemmingsplan 'Archipelbuurt e.o.', waar ter plaatse van uw initiatief de enkelbestemmingen 'Verkeer-Straat' met de functieaanduiding openbaar vervoer 'Verkeer-Verblijfsstraat' met de functieaanduiding openbaar vervoer, 'Verkeer-Hoofdverkeersweg', 'Groen' met de functieaanduiding openbaar vervoer en de dubbelbestemmingen 'Waarde-Archeologie', 'Waarde-Cultuurhistorie', 'Leiding-Riool' en 'Leiding-Water' zijn opgenomen;
- de beheersverordening 'Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes', waar ter plaatse van uw initiatief de enkelbestemming 'Verkeer-Hoofdverkeersweg' en de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 1' zijn opgenomen;
- het bestemmingsplan 'Scheveningen Dorp', waar ter plaatse van uw initiatief de enkelbestemming 'Verkeer-Openbaar vervoer' en de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' zijn opgenomen.

Gebleken is dat de aanvraag voldoet aan de regels van de bestemmingsplannen en de beheersverordening.

Op grond van de dubbelbestemmingen 'Waarde-Archeologie, Leiding-Riool en Leiding-Water' is een omgevingsvergunning nodig voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

### **Ingewonnen adviezen**

#### **Archeologie**

Het plangebied heeft volgens de geldende bestemmingsplannen een dubbelbestemming Waarde-Archeologie 1 of Waarde-Archeologie 2. Voor de aanvraag van een omgevingsvergunning geldt dat de archeologische waarde van het terrein dat door de werkzaamheden verstoord zal worden vooraf in voldoende mate moet worden vastgesteld. Dit om te kunnen bepalen of er voorwaarden aan de vergunning moeten worden verbonden. Deze bepaling is alleen van toepassing wanneer bij het plan een bodemverstoring op zal treden die groter is dan 50 m<sup>2</sup> en dieper gaat dan 50 cm – maaiveld (waarde 2) of dieper gaan dan 50 cm - maaiveld (waarde 1). Uit de ingediende stukken blijkt dat dat bij dit plan het geval is.

Bij de aanvraag is een Programma van Eisen voor archeologisch onderzoek ingediend. Uit het bureau-onderzoek op basis van het Programma van Eisen is naar voren gekomen dat een archeologische begeleiding nodig is in het tracédeel Ary van der Spuyweg - Burgemeester van Karnebeeklaan.



**Gemeente Den Haag**

**Ons kenmerk**  
201808633/6821526

### **Monumentenzorg**

Leidend thema voor de herinrichting en vervanging van de tramrails in Scheveningseweg is zoveel als mogelijk behoud en waar mogelijk herstel van deze cultuurhistorische waarden. Voor de aangevraagde herinrichting waarbij de lineaire structuur van de Scheveningseweg intact blijft wordt ten behoeve van het verleggen van de trambaan en aanpassen van de stations 130 bomen gekapt en 30 verplant. Ter plaatse zullen 164 bomen worden herplant op een zodanige wijze dat de cultuurhistorische waarde en zodoende de karakteristiek van de Scheveningseweg bewaard blijft.

In het kader van de dubbelbestemming 'Leiding-Water' is advies ingewonnen bij de leiding beheerder. Voor de werkzaamheden binnen de invloedssfeer van 5 meter van de persleiding(en) is een toestemming vereist.

### **Eindoordeel activiteit 'Werk of werkzaamheden uitvoeren'**

**Op basis van de beoordeling van de activiteit en de daaraan verbonden advisering bestaat er geen bezwaar tegen het, met toepassing van artikel 2.11 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, verlenen van de vergunning voor de activiteit 'Werk of werkzaamheden uitvoeren'.**

**Aan deze vergunning voor bovengenoemde activiteit verbinden wij de volgende voorschriften:**

#### **Archeologie**

In het kader van de archeologische monumentenzorg dient dus aan de vergunning de voorwaarden te worden verbonden dat een archeologische begeleiding moet worden uitgevoerd conform de richtlijnen en eisen in het definitieve en goedgekeurde Programma van Eisen (Programma van Eisen Den Haag 2018-05 Scheveningseweg tramspoorvervangings) in het tracédeel Ary van der Spuyweg - Burgemeester van Karnebeeklaan.

Er kunnen bij de werkzaamheden in de overige tracédelen toch archeologische vondsten worden gedaan door de uitvoerder. Als dat gebeurt, moet dit per ommegaande gemeld worden bij de afdeling Archeologie (Erfgoedwet art. 5.10 en 5.11). Dit kan op het algemene telefoonnummer 070-3536639, of per e-mail op [archeologie@denhaag.nl](mailto:archeologie@denhaag.nl).

### Voorschriften Wegbeheerder Kabels en Leidingen

- Bij de werkzaamheden dienen verkeersmaatregelen volgens CROW 96B te worden toegepast die voldoen aan de gestelde voorwaarden SB) Den Haag/wegbeheerderoverleg.
- Bereikbaarheids: de in het SBO gestelde eisen zijn in het BLVC plan opgenomen en waarin zowel ook de omleidingen als de bereikbaarheid tijdens de realisatie wordt gewaarborgd.  
De bereikbaarheid van de omliggende woningen en bedrijven wordt als bouwproject door de Omgevingsmanager gewaarborgd. Dit geldt ook voor de schoolroutes (fietsers als voetgangers), die dit gebied doorkruisen in verband met verkeersveiligheid. In Scheveningen dient er ook rekening te worden gehouden met evenementen die extra drukte tot gevolg heeft.
- De bewoners en bedrijven van deze straat dienen minimaal twee weken voor de start van de werkzaamheden een informatiebrief met naam, mobiele telefoonnummer en emailadres van de omgevingsmanager, de uitvoerder en hoofdaannemer te ontvangen.
- Naast het informeren van de wegbeheerder (minimaal 2 weken van tevoren) bij het afsluiten van de rijbaan dient ook vooraf de wijze van huisvuilinzameling (tijdelijke aanbiedplaatsen) met HMS afgestemd te zijn.
- De bouwteamcombinatie/aannemer draagt zorg dat in de wegen rondom het project geen opstoppingen door bouwverkeer ontstaan. Dringend wordt aan de bouwer verzocht om een bouwstroom app in het proces van transport en planning op te nemen, zodanig dat er een wachtcircuit voor bouwvoertuigen buiten de stad wordt georganiseerd en dat de eerst volgende vrachtwagen pas naar de bouwplaats komt rijden als de lossende vrachtwagen het bouwterrein heeft verlaten.
- Wijzigingen in de planning/scope tijdens de uitvoering dienen vooraf met het Team Wegbeheer (in het Stadsdeelbreek overleg) te worden afgestemd.
- Wekelijks dient de bebording van de verkeersmaatregelen te worden gecontroleerd en hersteld.

Door de realisatie van het project wordt de verkeersveiligheid, toegankelijk en leefbaarheid in deze straten verhoogd.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk  
201808633/6821526

## **Voorschriften Leidingbeheerder**

### **Inlichtingen voor Delfluent Services B.V.**

Alle ter zake noodzakelijke inlichtingen moeten minstens vier weken vóór aanvang van het werk schriftelijk aan Delfluent Services B.V. worden verstrekt.

### **Exploitatie persleiding**

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden moet de exploitatie van de persleiding(en) steeds ongehinderd doorgang kunnen vinden. Inlichtingen voor Delfluent Services B.V.. Alle ter zake noodzakelijke inlichtingen moeten tijdig schriftelijk (minstens vier weken vóór aanvang werk) aan Delfluent Services B.V. worden verstrekt.

### **Aanwijzigen Delfluent Services B.V.**

De door Delfluent Services B.V. tijdens de uitvoering van de werken te geven aanwijzingen moeten onverwijld worden opgevolgd.

### **Aanleg, herstellen, vervangen en verwijderen**

#### **Opslag materiaal/materieel**

Voor, tijdens en na de uitvoering van werken mag er geen opslag van materiaal en materieel plaatsvinden en ter weerszijden van de persleiding(en), waardoor deze verzakken of anderszins beschadigd kan worden liggend.

### **Ligging**

De dekking van de (afvalwater)persleiding moet minstens 1 m zijn, bij voorkeur niet onder een gesloten verharding (uit oogpunt van bestrijding calamiteit). Indien van toepassing, de persleiding bij voorkeur aan de zijkant van de weg en/of in de berm van de weg situeren. De tussenafstand ten opzichte van andere (pers)leidingen dient minstens 1,0 m en bij voorkeur minstens 1,5 m te zijn. Let op dat bij mof/spieverbindingen de tussenafstand minstens 1,0 m is.

### **Overkluizing**

Tussen de onderkant van de tijdelijke overkluizing en de bovenkant van de (afvalwater) persleiding(en) moet een vrije ruimte van minimaal 0,60 m blijven.

Tussen de afsteuning/funderingspalen en de persleiding(en) moet een minimale vrije ruimte blijven van 1,50 m. De palen behorende bij de funderingsconstructie(s) moeten zodanig in de grond worden gebracht dat geen schade aan en/of zetting van de (afvalwater)persleiding mogelijk maken. Het dek van de overkluizing moet opneembaar zijn. De funderingsconstructie dient zodanig te zijn uitgevoerd dat bij ontgravingen ter plaatse geen schade aan de funderingsconstructies kan optreden. Indien een opneembaar dek niet mogelijk is dient extra aandacht aan de kwaliteit van de persleiding te worden gegeven in het kader van het risico van een calamiteit. Ter beperking van schade. In verband met het aanbrengen van de zandlichamen naast de overkluizing moet een grondmechanica onderzoek worden verricht naar de gevolgen die dit op de persleiding(en) kan hebben en dient een grondmechanica rapport en advies te worden opgesteld.

### **Kruising leidingen**

Tussen de aan te leggen leiding en het (afvalwater)persleiding(en) moet een vrije ruimte van minimaal 0,60 m blijven. Bij een kleinere afstand tot een minimum van 0,20 dient er een EPS constructie te worden toegepast van 2 maal de buiten diameter bij 2 maal de buiten diameter met een dikte van 0,20-0,60 m.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk  
201808633/6821526

**Voordat met de werkzaamheden wordt begonnen dient de juiste ligging van de persleiding(en) te worden ingemeten om zettingen te voorkomen. Bij het toepassen van EPS blokken dient de huidige schedeldakdruk niet overschreden te worden.**

Binnen de zone waar EPS blokken worden toegepast mogen geen boringen en/of andere werkzaamheden worden uitgevoerd om de stabiliteit van de constructie niet te ondermijnen.

### **Boring**

Tussen de aan te leggen leiding en het (afvalwater)persleiding(en) moet een vrije ruimte van minimaal 2,50m blijven. Voordat met de werkzaamheden wordt begonnen dient de juiste ligging van de persleiding(en) te worden ingemeten om zettingen te voorkomen.

### **Heiwerkzaamheden**

Heiwerkzaamheden en of het slaan van damwanden mogen geen nadelige invloed hebben op de stabiele ligging van een rioolwaterpersleiding.

Dit in overleg met de netbeheerder van Delfluent Services B.V..

### **Schade beperkende maatregelen**

Tijdens de uitvoering van de werken moeten redelijkerwijs mogelijke maatregelen worden getroffen om schade aan de (afvalwater)persleiding te voorkomen. Hiervoor is in ieder geval het volgende vereist:

- de leiding(en) mag niet verder dan tot de bovenzijde (kap) worden ontgraven, als deze in bedrijf is;
- bij leegstand van de leiding kunnen aanvullende eisen door Delfluent B.V, worden gesteld;
- **voordat met de werkzaamheden wordt begonnen dient de juiste ligging van de persleiding(en) te worden ingemeten (nul-meting) en de meet resultaten in X,Y en Z coördinaten dienen met de leidingbeheerder van Delfluent B.V., besproken te worden;**
- voor de meting van een hoekverdraaiing dient ter weerszijden van de overkruizing, over een afstand van 3 buislengten (circa 18 m) op elke buis nabij de koppelingen zakbakens te worden aangebracht. Wel ten opzichte van de ideale lijn!
- wekelijks moeten aan Delfluent B.V. meetgegevens van deze bakens worden overlegd, voorzien van een vergelijkende berekening ten opzichte van de nul-meting, zodat Delfluent Services B.V. kan bepalen welke invloed de werken op de persleiding(en) hebben. Ten opzichte van het hart van de buis is een hoekverdraaiing tot 0.1 ° in dit geval nog acceptabel;
- gedurende de uitvoering van de werken moet een afschrift van deze bijlage met bijbehorende brief ter plaats aanwezig zijn;
- de werken moeten steeds in goede staat worden onderhouden.

### **Gebruiken, Onderhouden en Inspecteren Bevoegdheden Delfluent Services B.V.**

Delfluent Services B.V. is bevoegd om de (afvalwater) persleiding(en) te (laten) inspecteren, onderhouden, herstellen en vervangen. Wanneer naar het oordeel van Delfluent Services B.V. onderhouds-, herstel-, of vervangingswerkzaamheden moeten plaatsvinden, moet Delfluent

Services B.V. en door deze aan te wijzen derden toegang zullen hebben tot de grond met de nodige vervoermiddelen, materialen en werktuigen zulks op een in overleg met A. Vlaardingebroek telefoonnummer: 015-219 5010 te bepalen wijze, alsmede gebruik zullen kunnen maken van een voor de uitvoeringswerkzaamheden vereiste strook grond aan weerszijden van het leidingtracé.

**Gemeente Den Haag**

**Ons kenmerk**  
201808633/6821526

### **Herstel staat gronden**

Na afloop van de onderhouds-, herstel, of vervangingswerkzaamheden zal de grond door Delfluent Services B.V. weer in de oorspronkelijke staat worden teruggebracht.

### **Verbodsbepalingen**

De bovengenoemde gemeente/firma zal zich, binnen de zakelijk recht strook, onthouden van elke handeling waardoor het transport via de (afvalwater)persleidingen wordt belet of belemmerd dan wel waardoor gevaar kan ontstaan bij personen of goederen.

Voorts zal de gemeente/firma, zonder voorafgaande schriftelijke instemming van Delfluent Services B.V. op of bij de persleidingengeen:

- bouwwerken oprichten;
- goederen opslaan;
- gesloten wegdek aanbrengen;
- ontgrondingen verrichten;
- riolering dan wel leidingen of kabels aanleggen;
- bomen of diepwortelende struiken planten;
- waterpartijen met bijbehorende kunstwerken make, dan wel voorwerpen de grond indrijven;
- toestemming aan derden verlenen tot dergelijke voornoemde handelingen.

### **Markeren persleiding**

De juiste ligging van de (afvalwater)persleiding(en) met bijbehorende werken moet in overleg met Delfluent Services B.V. duidelijk zichtbaar in het terrein worden aangegeven.

### **Ophogen inspectieputten**

De aanwezige inspectieputten moeten zodanig worden opgehoogd dat deze in het veld blijvend zichtbaar zijn

### **Bereikbaarheid persleiding**

De (afvalwater)persleiding(en) moet te allen tijde voor Delfluent Services B.V. bereikbaar blijven.

### **Herstel schade persleiding**

Elke schade aan de (afvalwater)persleiding(en) en de bij de leiding(en) behorende onderdelen of andere werken van of in beheer van Delfluent Services B.V., veroorzaakt als gevolg van het uitvoeren van de werken, worden door Delfluent Services B.V. hersteld.

De herstellkosten zullen door Delfluent Services BV op de veroorzaker worden verhaald.

### **Verhaal kosten schade**

Eventuele bedrijfs- en gevolgschade, ontstaan als gevolg van de onder punt genoemde schade aan de (afvalwater)persleiding(en) en de bij de leiding behorende onderdelen of andere werken van Delfluent Services B.V., komen geheel voor rekening van bovengenoemde gemeente/firma. De kosten van (door Delfluent Services B.V. uitgevoerde) herstel c.a. plus bijkomende kosten moeten door bovengenoemde gemeente/firma aan Delfluent Services B.V. worden vergoed, behalve indien (en voorzover) de schade het gevolg is van opzet of grove nalatigheid bij aanleg en beheer van de persleidingen en bijbehorende werken van, en/of in beheer bij Delfluent Services B.V.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk  
201808633/6821526

**Vrijwaring kosten Delfluent Services B.V.**

Delfluent Services B.V. moet door bovengenoemde gemeente/firma gevrijwaard worden voor alle vorderingen, vergoeding van schade, ongeacht de soort en omvang van de schade en ongeacht van welke partij afkomstig, tenzij de schade het gevolg is van opzet of grove nalatigheid van de zijde van Delfluent Services B.V.

**Melden start werk**

Tijdig (minstens vijf werkdagen) vóór de uitvoering van de werken moet contact worden opgenomen met A. Vlaardingerbroek telefoonnummer: 015 219 5010.

**Na beëindiging van de werkzaamheden**

Binnen 30 dagen na het beëindigen van de werkzaamheden dienen: "As - Built" tekeningen en foto's in drievoud te worden aangeleverd aan de leidingbeheerder van het Delfluent Services BV.

Op de tekeningen dienen de X, Yen Z coördinaten aangegeven te worden van de persleiding van het Delfluent Services BV. De uitgevoerde werkzaamheden dienen zowel in horizontaal als verticaal vlak duidelijk aangegeven te worden met de X, Yen Z coördinaten.

De tekeningen dienen duidelijk herkenbare straatnamen te bevatten.

Alle maatvoeringen in de verticale weergave dienen weergegeven te worden ten opzichte van NAP.

Met de Z coördinaat wordt bedoeld de BOK maat ofwel binnen onderkant van de leiding t.o.v. NAP. Om praktische redenen is alleen de bovenkant van de leiding, de kap, in te meten. In die gevallen dient dit nadrukkelijk aangegeven te worden.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk  
201808633/6821526

### **Nadere aanwijzingen**

Om de beoogde activiteiten te kunnen verrichten wijzen wij u in ieder geval op de onderstaande mogelijke vergunning- of meldingsplicht en/of benodigde ontheffingen/onderzoeken. U dient zelf na te gaan of wellicht nog andere vergunningen/toestemmingen benodigd zijn.

### **Wet algemene bepalingen omgevingsrecht**

- Een omgevingsvergunning voor de activiteit 'Bouwen' kan vereist zijn voor het bouwen van de tramhaltes/abris (indien hoger dan 3 m ten opzichte van het aansluitend terrein of de oppervlakte meer dan 15 m<sup>2</sup>).
- Een omgevingsvergunning voor de activiteit 'Kappen' is vereist indien sprake is van het kappen van bomen.
- Een omgevingsvergunning voor de activiteit 'Slopen in een beschermd stadsgezicht' is vereist indien sprake is van het slopen in een Rijks- of gemeentelijk beschermd stadsgezicht.

Wij verzoeken u de benodigde formulieren met bijbehorende stukken in te dienen bij de Gemeente Den Haag, Postbus 12655, 2500DP Den Haag of de aanvraag in te dienen via [www.omgevingsloket.nl](http://www.omgevingsloket.nl).

### **Bouwbesluit 2012**

Een sloopmelding is vereist indien er meer dan 10 m<sup>3</sup> afval ontstaat en/of er asbest dient te worden verwijderd.

Wij verzoeken u de benodigde formulieren met bijbehorende stukken in te dienen bij de Gemeente Den Haag, Postbus 12655, 2500DP Den Haag of de aanvraag in te dienen via [www.omgevingsloket.nl](http://www.omgevingsloket.nl).

### **Algemene Plaatselijke Verordening van Den Haag**

Op grond van deze verordening is het verboden zonder vergunning of instemmingsbesluit een voorwerp (bijvoorbeeld een afvalcontainer / steiger) op, in, over of boven de weg te plaatsen, aan te brengen of te hebben, of de weg anders te gebruiken of af te zetten (bijvoorbeeld t.b.v. bouwverkeer/bouwwerkzaamheden/aanpassen wegverharding) dan overeenkomstig de publieke functie daarvan.

De hiervoor benodigde vergunning / instemmingsbesluit en informatie hieromtrent kunnen worden aangevraagd bij de wegbeheerder van het desbetreffende stadsdeel, Dienst Publiekszaken. Tel. 14070. (Postbus 12620 2500 DL Den Haag) of via:

<https://www.denhaag.nl/nl/vergunningen-en-ontheffingen/vergunningen-openbare-weg.htm>

### **Bouwplaatsinrichting**

Voordat met de bouwwerkzaamheden wordt begonnen, dient een door de Dienst Stedelijke Ontwikkeling, afdeling Vergunningen & Toezicht, goedgekeurde bouwplaatsinrichting aanwezig te zijn. De aanvrager dient de tekening(en) van de bouwplaatsinrichting en reclamevoering op het bouwterrein te overleggen bij de behandelend stadsdeelinspecteur. Met deze werkzaamheden mag pas een aanvang genomen worden nadat hierop goedkeuring is verkregen.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk  
201808633/6821526

### **KLIC-melding kabels en leidingen**

Voorafgaande aan de start van de werkzaamheden wordt geadviseerd onderzoek te verrichten naar kabels en leidingen in het terrein en afstemming te zoeken met de leidingbeheerders van de nutsvoorzieningen die in het terrein aanwezig zijn. Minimaal drie dagen voor de uitvoering van werkzaamheden nabij een (gastransport)leiding dient een melding plaats te vinden aan de meldkamer KLIC/werken derden via tel.nr. 0182-623368.

### **Wet bodembescherming**

Bij eventueel grondverzet dient, afhankelijk van de bestemming/toepassing van de grond, rekening te worden gehouden met de Wet Milieubeheer (Besluit melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen) en/of de Wet bodembescherming aangezien er beperkingen kunnen gelden voor het hergebruik van de af te voeren grond.

U kunt hierover contact opnemen via het Bodem Informatie Punt, bereikbaar op 070- 353 6553 of via E-mail: bodeminformatiepunt@denhaag.nl.

### **Keur Delfland**

Volgens de Keur Delfland (verordening van het hoogheemraadschap van Delfland) is het in beginsel verboden om zonder watervergunning handelingen in, op of bij een oppervlaktewaterlichaam (watergang, vijver, rivier, kanaal, meer of zee) of waterkering te verrichten, grondwater te onttrekken of water te infiltreren in de bodem.

U kunt via <https://www.hhdelfland.nl/overheid/beleid-en-regelgeving/keur-1> of via het Hoogheemraadschap van Delfland, Team Regulering en Planadvisering, Postbus 3061, 2601 DB Delft (015-2701888) nagaan of u een vergunning dient aan te vragen of dat een melding volstaat.



## BEOORDELING REACTIE

Tijdens de behandeling van de aanvraag omgevingsvergunning zijn de volgende schriftelijke reacties ingediend.

In de schriftelijke reacties wordt door reclamanten verzocht om de voorgenomen vergunning aan te passen dan wel niet te verlenen. Kort samengevat hebben de schriftelijke reacties betrekking op het volgende:

1. Reclamant stelt dat de aanvraag voor een vergunning spoorvervangning met definitieve bestektekeningen en onderbouwing op wezenlijke punten afwijken van het Advies van de Denktank Scheveningseweg (21 maart 2017) en het vastgestelde raadsvoorstel inzake het voorontwerp (15 februari 2018). ( Denk hierbij aan onder andere, maar niet uitsluitend, de verschoven ligging van de spoorbaan, breedte en ligging van de betonplaat, boomroosters, tolhuis ) Reclamant stelt dat deze verschillen om die reden in strijd zijn met onder andere het raadsbesluit van 15 februari 2018;
2. Wethouder de Bruijn heeft tijdens de raadsbehandeling aan de raad toegezegd de Denktank (DT) bijeen te roepen bij de verdere uitwerking van de plannen. Dit is volgens reclamant niet gebeurd;
3. Daarnaast is er volgens reclamant geen overleg gevoerd met de DT over de ingediende omgevingsvergunning voor de activiteit kappen, het bomenplan met de te planten en te verplanten bomen, het indienen van de onderhavige omgevingsvergunning voor de activiteit aanleg, en andere onderdelen van dit project;
4. Voor de vervanging van het spoor dienen meerdere bomen gepakt te worden. Reclamanten stellen dat het advies van de DT aanspoorde om maatwerk te leveren om de karakteristieke en waardevolle oude bomen met behulp van bomenviaducten te behouden aan de boszijde van het spoor en dat de omgevingsvergunning voor de activiteit kappen is aangevraagd en verleend zonder overleg met de DT;
5. Reclamant stelt dat er één doorgaande betonstrook zal worden aangelegd in plaats van 2 platen met open grond tussen beide. De platen krijgen te weinig en te kleine grindkoffers om water en zuurstof door te laten. Daarmee is de kwaliteit van de ondergrond en de groeiomstandigheden voor vegetaties in het geding. Verder stelt reclamant dat de maatvoering en constructie niet klimaatbestendig zijn, of dat het onmogelijk om een cunet te graven, de poerenrij te laten liggen, een keerwand te plaatsen en een zandpakket aan te brengen zonder de wortels van de lindes tussen rijbaan en spoor aan te tasten;
6. Reclamant stelt dat in de kapvergunning niet meer wordt ingegaan op de boomviaducten;
7. Reclamant mist de vermelding of de vergunning in het kader van artikel 12 van de Wet lokaal spoor is aangevraagd en verkregen. En zo ja, of hier voorwaarden aan zijn verbonden;
8. Reclamant stelt dat een deel van het plangebied ligt in het de bestemming Groen. Het is volgens reclamant onbekend hoe de gemeente Den Haag omgaat met strijdigheden met het bestemmingsplan;
9. Reclamant stelt dat de gemeente niet is ingegaan op mogelijke bodemverontreinigingen;
10. Verder stelt reclamant dat het traject mogelijk archeologische waarden bevat maar dat hier geen vooronderzoek heeft plaats gevonden.

Ten aanzien van deze schriftelijke reacties overwegen wij als volgt:

- ad 1. De aanvraag bevat stukken en tekeningen die volgen uit het definitief ontwerp dat naar aanleiding van de vaststelling van het voorontwerp zijn gemaakt. Dat tussen het voorontwerp en definitieve ontwerp verschillen zitten is te doen gebruikelijk en brengt op geen enkele wijze met zich mee dat deze verschillen de vergunningverlening in de weg staan. Om die reden is er, voor wat betreft de verschillen in het definitief ontwerp en het voorontwerp, geen sprake van strijdigheden die vergunningverlening in de weg staan;
- ad 2. De wethouder heeft de Denktank gevraagd een advies te geven "met welke spoorconstructie en met welke spoorligging in het profiel de beoogde spoorvervanging is te realiseren met behoud van zoveel mogelijk bomen". De wethouder heeft aangegeven te hopen op een unaniem advies. Tevens heeft de wethouder aangegeven dat het college en de gemeenteraad uiteindelijke beslissen. De rol van de DT beperkte zich tot het helpen uitwerken van een voorkeursvariant van het voorontwerp. Over een rol voor het DT na deze fase wordt niet gesproken. Wij merken verder op dat de oprichting, werking en ontbinding van de DT, evenals een eventuele toezegging van de wethouder buiten het bereik van deze vergunningaanvraag vallen. Om die reden zal op dit onderwerp niet nader inhoudelijk worden ingegaan;
- ad 3. Vanuit de participatie is geen noodzaak om de DT na oplevering van het advies alsnog te benoemen en wederom te laten adviseren. Het advies van de Denktank is gebruikt als uitgangspunt voor het verder ontwerpen van het project. Met referte aan het antwoord onder ad. 2. Stellen wij vast dat er geen rol voor de DT was vastgelegd na het adviseren over de voorkeursvariant voor het voorontwerp. Om die reden is er geen sprake van nalatigheid in de richting van het DT, doordat zij niet zijn meegenomen in de vorming van het definitief ontwerp en de daaruit voortvloeiende vergunningen;
- ad 4. Wij merken op dat de omgevingsvergunning voor de activiteit kappen buiten het bereik van deze vergunningaanvraag valt. Om die reden zal op dit onderwerp niet nader worden ingegaan. Indien reclamant bezwaren tegen de kap van deze bomen heeft had het op zijn pad gelegen om deze in die procedure kenbaar te maken;
- ad 5. Wij delen de stelling van reclamant niet. Niet is onderbouwd dat het definitief ontwerp onzorgvuldig tot stand is gekomen en/of niet inzichtelijk of concludent zou zijn. Er is geen contraexpertise overgelegd waaruit blijkt dat gekozen ontwerp niet deugdelijk is. Gelet hierop mogen wij het besluit op dit ontwerp baseren. De enkele stelling dat de kwaliteit van de ondergrond en de groeicondities voor vegetaties in het geding, maakt het voorgaande niet anders. Het toepassen van twee losse betonconstructies met ruimte ertussen is niet veilig voor de tram. De dwarsliggers met betonvulling zonder wapening breken in platen van 10 tot 20m. Door deze in de breedte te storten gaan ze niet schuiven. Hiertoe is het niet veilig om een lange spleet tussen de beide sporen aan te brengen. De drainage wordt geborgd door het afvoeren van het water op een andere manier uit te werken om hetzelfde effect te verkrijgen. Het betreft een verdichte plaat beton waarop watervoerende matten komen die hun water doorlaten naar gaten in het beton, zgn. grindkoffers. Deze methode wordt succesvol in de gehele stad toegepast. De diepte van de keerwanden is nodig voor de stabiliteit van het cunet. Daarnaast zorgt de lengte van de keerwand voor functiescheiding tussen cunet en wortels van de bomen. Door het toepassen van de keerwandjes hoeft de grond naast de keerwandjes, waar de bomen staan, niet verdicht te worden en zal de aanwezige grond voor 100% benut worden door de boom wortels. Bij toekomstige renovaties van tram en/of weg hoeven door de keerwandjes (functiescheiding) geen wortels te worden verwijderd waardoor bij de bomen een langere levensduur te verwachten is. De omstandigheden worden voor de boom geoptimaliseerd door het aanbrengen van goede grond, doormengen van bomenvoedingsgrond en aanbrengen van voedingspijlers richting het diepere

grondwater. Het toepassen van deze keerwand is ontstaan bij nadere uitwerking van het ontwerp na vaststelling door de raad;

- ad 6. Boomviaducten hier toepassen heeft geen enkele toegevoegde waarde op behoud van bomen en/of het verlengen van de levensduur. Uit een extern onderzoek naar behoud van diverse bijzondere bomen met behulp van een hulpconstructie (bomenviaduct o.i.d.) blijkt dat het grootste deel van de wortels in de bovenste 0,4 m wortelen. Dit is de laag die ook bij het toepassen van hulpconstructies verloren gaat. Dieper dan 0,40 m bevinden zich onvoldoende wortels die door toepassing van een hulpconstructie behouden zouden kunnen blijven om de bomen te handhaven. Wij stellen vast dat dit punt de omgevingsvergunning voor de activiteit kappen betreft en verwijzen reclamant naar het antwoord zoals gegeven onder ad. 4. Om die reden zal op dit onderwerp niet nader inhoudelijk worden ingegaan;
- ad 7. Op grond van het bepaalde in artikel 12 van de Wet lokaal spoor is het verboden zonder vergunning van het dagelijks bestuur van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren of zaken te plaatsen. Er is in nauwe samenwerking tussen HTM en de gemeente Den Haag zorg gedragen voor een goede afstemming met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag als vergunningverlener. Op 18 april 2018 is de vergunning verleend. Voor de gestelde voorwaarden verwijzen wij reclamant naar de publicatie van die vergunning;
- ad 8. Voor de beoordeling van het handelen in strijd met de regels van ruimtelijke ordening verwijzen wij reclamant naar het onderdeel van deze vergunning die de beoordeling van dit handelen in strijd met de regels van ruimtelijke ordening, met name het bouwen in de bestemming groenstrook, behandelt;
- ad 9. Uit onderzoek in de definitief ontwerpfase is gebleken dat de toplaag hergebruikt kan worden op de locatie van de spoorbaan;
- ad 10. Wij delen de stelling van reclamant niet. Het plangebied ligt inderdaad in een gebied met te verwachten archeologische waarden. Vooraf aan de werkzaamheden heeft de afdeling Archeologie van de gemeente Den Haag een verkenning van het plangebied uitgevoerd en een plan van aanpak opgesteld. De werkzaamheden zullen onder begeleiding van de afdeling Archeologie van de gemeente Den Haag plaats vinden , waarvoor een plan van aanpak zal worden opgesteld vooraf aan de uitvoering;

Gelet op de bovenstaande overwegingen, hebben de ingediende zienswijzen geen reden gevormd om niet tot het verlenen van het definitieve besluit in de huidige vorm over te gaan, zoals verwoord in de beoordeling van de aangevraagde activiteiten en de daarbij behorende documenten.

# MELDING AANVANG WERKZAAMHEDEN

(ten minste twee dagen voor de aanvang melden)

Gemeente Den Haag  
Postbus 12600  
2500 DJ Den Haag

Adres : tussen Scheveningseweg 21 tot en met 235 en Carnegieplein 5 (traject  
Scheveningseweg/Carnegieplein)  
Dossiernummer : 201808633  
Regisseur realisatiefase : D. Spaans, (070) 353 26 29, danny.spaans@denhaag.nl

Ondergetekende, houder van de omgevingsvergunning geeft hiermee kennis, dat de werkzaamheden zullen beginnen op: \_\_\_\_\_

Welke ondernemers nemen deel aan de uitvoering en voor welke activiteit?

**Activiteit** : \_\_\_\_\_

**Naam** : \_\_\_\_\_

**Adres: straat + huisnummer** : \_\_\_\_\_

**Postcode + plaats** : \_\_\_\_\_

**Telefoonnummer** : \_\_\_\_\_

**Activiteit** : \_\_\_\_\_

**Naam** : \_\_\_\_\_

**Adres: straat + huisnummer** : \_\_\_\_\_

**Postcode + plaats** : \_\_\_\_\_

**Telefoonnummer** : \_\_\_\_\_

**Activiteit** : \_\_\_\_\_

**Naam** : \_\_\_\_\_

**Adres: straat + huisnummer** : \_\_\_\_\_

**Postcode + plaats** : \_\_\_\_\_

**Telefoonnummer** : \_\_\_\_\_

(zodanig op een afzonderlijk blad vervolgen)

Plaats : \_\_\_\_\_

Datum : \_\_\_\_\_

Handtekening vergunninghouder/gemachtigde,  
\_\_\_\_\_

# MELDING VOLTOOIING WERKZAAMHEDEN

(Uiterlijk op de dag van beëindiging melden )

Gemeente Den Haag  
Postbus 12600  
2500 DJ Den Haag

Adres : tussen Scheveningseweg 21 tot en met 235 en Carnegieplein 5 (traject  
Scheveningseweg/Carnegieplein)  
Dossiernummer : 201808633  
Regisseur realisatiefase : D. Spaans, (070) 353 26 29, danny.spaans@denhaag.nl

Ondergetekende, houder van de omgevingsvergunning geeft hiermee kennis, dat de werkzaamheden  
zijn voltooid op \_\_\_\_\_

Plaats : \_\_\_\_\_

Datum : \_\_\_\_\_

Handtekening vergunninghouder/gemachtigde,  
\_\_\_\_\_

090

**T. de Bruijn**  
Wethouder van Financiën, Verkeer, Vervoer en  
Milieu

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan de voorzitter van de commissie Leefomgeving

Ons kenmerk  
DSO/2017.1106  
RIS298235  
Contactpersoon  
Sephania Benjamin  
Dienst  
Dienst Stedelijke Ontwikkeling  
**Afdeling**  
Verkeer  
Telefoonnummer  
14070  
**E-mailadres**  
Sephania.Benjamin@denhaag.nl

**Datum**  
31 oktober 2017

**Onderwerp**  
Tramlijn 1 op de Scheveningseweg

Geachte voorzitter,

Tijdens de vergadering van de commissie Leefomgeving van donderdag 12 oktober 2017 is gesproken over de ontwerpen van tramlijn 1 op de Scheveningseweg. Tijdens die vergadering heb ik u toegezegd om op globale wijze inzicht te geven in de kostenraming van de twee ontwerpvarianten van deze tramlijn op de Scheveningseweg die uit de denktank naar voren zijn gekomen. Hierbij stuur ik u de globale kostenramingen toe. Het betreft ramingen op basis van een schetsontwerp. In de raming zijn kosteninschattingen opgenomen van het spoor, de constructie en bovenbouw, de perrons, de inrichting van het maaiveld en de aanpassing van de verkeerslichteninstallaties. Ik heb in de commissie aangegeven dat ik genoodzaakt ben de kostenopsomming op een dusdanig gerubriceerde wijze te presenteren dat in een later stadium bij een aanbestedingsproject dit niet in het nadeel van de gemeente kan uitpakken. Mijns inziens biedt onderstaande vergelijking inzicht in de aard van de kostenverschillen.

**Kostenoverzicht variant 1: spoor in verschoven ligging, geoptimaliseerde dwarsliggers in beton**

Spoor, spoorconstructie, bovenbouw	€ 5.8 miljoen
Maaiveld inrichting	€ 3.5 miljoen
Perrons	€ 1.9 miljoen
Verkeerslichten	€ 0.8 miljoen
<b>Totaal</b>	<b>€ 11.9 miljoen</b>

**Kostenoverzicht variant: 2 spoor op zelfde plaats, constructiepaal naast bestaande poer**

Spoor, spoorconstructie, bovenbouw	€ 29.8 miljoen
Maaiveld inrichting	€ 9.2 miljoen
Perrons	€ 1.9 miljoen
Verkeerslichten	€ 0.8 miljoen
<b>Totaal</b>	<b>€ 41.7 miljoen</b>

De voorkeursvariant van de meerderheid (zeven leden) van de denktank is variant 1 (geoptimaliseerde verschoven dwarsligger in beton). De gemeente Den Haag en de HTM hebben ervaring met deze railfundering en hebben op basis daarvan een realistische kostenschatting kunnen maken, voor dit stadium van het project (schetsontwerp): €11.9 miljoen.

De voorkeursvariant van de minderheid (vijf leden) is variant 2, waarbij 3.300 stalen palen naast de huidige poeren worden geslagen. Deze variant betreft een nieuwe door enkele denktankleden bedachte methodiek die nog nooit in praktijk is toegepast. Desalniettemin is deze variant tijdens het denktankproces door diverse deskundigen (constructie, kosten en groen) op zijn merites en consequenties beoordeeld. Aanvankelijk werden de kosten op €66 mln geschat. Dit bedrag is ook terug te vinden in het rapport van de denktank. Na afronding van het denktankproces zijn er (ambtelijk) nog nadere verkenningen en optimalisaties uitgevoerd. Hieruit bleek dat het mogelijk is de kosten te beperken tot €41.7 miljoen. Dit bedrag is dan ook vermeld in mijn brief van 27 juni 2017 (Ris297275).

Het voornaamste verschil in kosten tussen de beide varianten zit in het onderdeel spoor, spoorconstructie en bovenbouw en dan met name in het type constructie dat benodigd is om deze variant aan te leggen. Variant 2 is veel duurder omdat er 3.300 stalen palen één voor één uiterst zorgvuldig tussen de wortels van de bomen moeten worden ingebracht. Dit vergt veel (hand)werk dat nauwelijks gestandaardiseerd kan worden. Ook het gebruik van staal werkt hierbij kostenverhogend.

Het verschil in de kostenpost 'maaiveldinrichting' zit in het feit dat variant 2 uit gaat van een 25 cm hogere ligging van het spoor dan nu het geval is. Dit betekent dat bij een aantal kruisingen (waaronder de kruisingen met de Teldersweg en met de Kanaalweg) het wegtracé moet worden opgehoogd. Dit zijn kostbare ingrepen.

#### Boomeffectrapportage

Tijdens het debat op 12 oktober is door enkele leden van de commissie om een boom-effectrapportage gevraagd. Ik heb de commissie gewezen op het feit dat het streven naar het behoud van zoveel mogelijk bomen centraal heeft gestaan in het Denktankproces. De Denktank heeft bij haar werkzaamheden gebruik gemaakt van een aantal beschikbare studies naar de bomen langs de Scheveningseweg. Ook heeft de Denktank in het proces zelf een aantal studies geëntameerd.

De volgende bestaande studies zijn in het proces met de Denktank betrokken:

- Inventarisaties (New York boomadvies – 2007, 2014 en 2015);
- Bewortelingsonderzoek (New York boomadvies 2015);
- Kastanjebloedingsziekte (Wageningen Universiteit – 2006 tot en met 2015).

Tijdens het proces van de Denktank zijn daarnaast de volgende bomen- en groenonderzoeken betrokken en geëntameerd:

- Rapport Inventarisatie trambaan Scheveningseweg Den Haag, Bosgroep Midden Nederland, november 2016;
- Inpasbaarheidsonderzoek, Cobra adviseurs, 22 bomen Scheveningseweg, Den Haag, 14 november 2016,
- Toekomstverwachting van de paardenkastanjabomen langs de Scheveningseweg, oktober 2015, WUR;
- Onderzoek van de bomen, project Scheveningseweg maart – april 2014, New York Bomenadvies, oktober 2015.

Gemeente Den Haag

Ons kenmerk  
DSO/2017.1106

De laatste vier onderzoeken zijn als bijlagen opgenomen in het eindrapport van de Denktank. Volledigheidshalve voeg ik deze nogmaals separaat als bijlage bij deze brief.

Gezien de omvang, diepgang en detaillering van bovenstaande studies, blijf ik bij mijn standpunt dat extra bomenonderzoek niet tot significante nieuwe inzichten zal leiden.

Hopende u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Tom de Bruijn