

Betreft: zienswijze aanvraag vergunning spoorvervangings Scheveningsweg.

Samenvatting

De aanvraag voor een vergunning spoorvervangings met definitieve bestektekeningen (contractstuk) en onderbouwing (mei 2018) blijkt op wezenlijke punten af te wijken van het Advies van de Denktank Scheveningsweg (21 maart 2017) en het vastgestelde raadsvoorstel (15 februari 2018).

Ondanks de toezegging van de wethouder is de DT niet meer bijeengeroepen.

De veranderingen leiden in ieder geval tot het kappen van een extra aantal waardevolle, beeldbepalende oude bomen aan de boszijde van het spoor. Van een extra aantal andere bomen worden wortels aangetast door het plaatsen van keerwanden langs het gehele traject. Bomen tussen spoor en rijbaan (Haagse traject) krijgen minder wortelruimte.

Het is niet ondenkbaar dat de Denktank anders had geadviseerd, bijvoorbeeld door in meerderheid te kiezen voor de variant 'paal naast poer', wanneer deze cruciale veranderingen aan de Denktank waren voorgelegd om te bespreken.

De opdracht van de wethouder

De opdracht van de wethouder aan de Denktank (DT) was: geef mij een advies hoe de noodzakelijke spoorvervangings van tramlijn 1 Scheveningsweg tot stand kan komen met zo min mogelijk verlies van groen en bomen.

Het Advies van de Denktank was gereed op 21 maart 2017. Het advies was niet eensluidend. Zeven leden van de DT adviseerden de 'verschoven ligging', vijf leden adviseerden 'paal-naast-poer'. De gemeenteraad heeft het raadsvoorstel over de spoorvervangings Scheveningsweg met de 'verschoven ligging' op 15 februari 2018 vastgesteld.

Toelichting op de nadere uitwerking

1) Toezegging van de wethouder.

Wethouder de Bruijn heeft op verzoek van de heer Kapteijns (GL) de raad toegezegd om de DT weer bijeen te roepen bij de verdere uitwerking (raad d.d. 15-02-2018).

- De wethouder heeft de DT echter niet bijeengeroepen, terwijl er veel te bespreken was.

Wij denken aan:

- De kapvergunning.
De kapvergunning bepaalt welke en hoeveel bomen moeten worden gerooid of verplant en hoeveel bomen worden herplant.
 - De kapvergunning is aangevraagd en verleend zonder overleg met de DT.
Een van de dringendste adviezen van alle leden van de DT was om maatwerk te leveren om de karakteristieke en waardevolle oude bomen met behulp van bomenviaducten te behouden aan de boszijde van het spoor.
 - Blijkens stukken behorend bij de kapvergunning is slechts enkele weken voor de verlening van de kapvergunning (31 mei 2018) onderzoek gedaan naar mogelijkheid om bomenviaducten te plaatsen om de oude waardevolle bomen te behouden.
 - De onderzoekers zijn tot de conclusie gekomen dat bomenviaducten niet zinvol zijn omdat bij het graven van een cunet – nodig voor de 'verschoven ligging' - te veel wortels van de oude bomen moeten worden afgehakt.
 - De waardevolle oude bomen nabij de rails worden gerooid.

- Dit onderzoek had in de DT-periode moeten plaatsvinden om de consequenties en alternatieve mogelijkheden te bespreken.
- Er is een bomenplan met nieuw te planten en verplanten bomen opgesteld. In het bomenplan wordt de herplant van een 5 –tal soorten voorgesteld. Deze variatie is gunstig in verband met de biodiversiteit en ziekten en plagen in de toekomst (denk daarbij ook aan klimaatverandering). De variatie benadrukt ook het romantische beeld van de Scheveningseweg. Dit laatste is een grote wens van bewoners van Den Haag en daarbuiten. Het strakke historische karakter van de Scheveningseweg blijft (behalve bij het Tolhuis, zie verderop) maar krijgt minder de nadruk.
 - Dit bomenplan is opgesteld zonder overleg met de DT.
 - Vanwege de ‘vershoven ligging’ zou aangetoond moeten worden of er wel voldoende ruimte over blijft voor de te herplanten 164 nieuwe bomen, die tot volle wasdom moeten kunnen uitgroeien.
- De aanvraag van de vergunning voor spoorvervangning.
 - Deze is ingediend en gepubliceerd zonder overleg met de DT.
 - Deze is in strijd met het vastgestelde raadsbesluit.
 - De nadere uitwerking door Ingenieursbureau Den Haag en HTM heeft geleid tot het laten vervallen van boombeschermende maatregelen (zoals boomviaducten) en het introduceren van keerwanden over het gehele traject aan weerszijden van het zandpakket en een extra keerwand langs het ‘Haagse’ deel van de rijbaan.
 - Bovendien komt er één doorgaande betonstrook 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 groeicondities voor vegetaties in het geding.
 - De kapvergunning en de aanvraag spoorvervangning sluiten niet naadloos op elkaar aan.
 - Slechts de vraag - welke type mast gunstiger zou zijn voor de bomen - is voorgelegd aan de DT.
- De vergunning om een perron aan te leggen ter hoogte van het Vredespaleis.
 - Dit gaat ten koste van de bestemming ‘groen’ en is niet besproken in de DT.

Nadere toelichting op de technische aspecten

2) Vershoven ligging

Het college heeft besloten het meerderheidsadvies te volgen voor een trambaan in vershoven ligging. De verschuiving bedraagt 1 meter ten opzichte van de huidige trambaan om de bestaande lindebomen (tussen Teldersweg en Helmstraat) en de nieuwe bomen (tussen Carnegieplein en Teldersweg) meer ruimte te geven dan nu het geval is. Tegelijkertijd krijgen de bomen tussen spoor en fietspad (boszijde) 1 meter minder ruimte.

De afstand tussen het nieuwe spoor en de rijbaan zal na aanleg 3,60 meter bedragen.

- Echter in de aanvraag spoorvervangning staat dat:
 - *de trambaan 1,5 m noordwaards verschuift (Aanvraag spoorvervangning, paragraaf 5.2 over geluid).*
 - *In maart bleek dat de maatvoering vanuit het spoor niet correct was. Het nieuwe dwarsprofiel gaat 2,2 m naar de boszijde toe in plaats van de veelal gebruikte 1,4 m. Dat heeft geleid tot meer en minder bomenkap. Uiteindelijk de kap van 130 bomen. Verplanten van 30 bomen en 164 nieuwe bomen (zie: Aanvraag spoorvervangning, paragraaf 5.5 over bomen en kapvergunning).*
 - De verschuivingen van 1,5 m en 2,2 m zijn niet conform het raadsvoorstel
 - De verschuivingen van 1,5 m en 2,2 m zijn niet conform advies DT
 - De effecten op (wortels en kronen van) de bomen zijn onbekend

- We missen een Bomen Effect Analyse (BEA).
- De gemeenteraad heeft nog geen beslissing genomen over de breedte en gewicht van de trams voor lijn 1.
 - In de DT mocht echter niet gesproken worden over smalle, lichte of brede, zwaardere tramstellen.

3) Werkruimte

De definitieve bestektekeningen behelzen alleen de afmetingen van de constructies.

- De benodigde werkruimte is niet beschreven.
 - Mogelijk worden meer wortels van bomen aangetast en overleven ze het op den duur niet. Dit is niet beschreven.
 - We missen een BEA.

4) Keerwanden.

In de DT is afgesproken dat er een keerwand zou komen op het traject waar nieuwe bomen worden geplant. Dat is aan de rijbaanzijde van het spoor tussen het Carnegieplein en de Teldersweg. Verder zouden er geen keerwanden worden aangebracht.

Dit is door het college overgenomen en vastgesteld door de raad.

- De definitieve bestekstekeningen bij de Aanvraag van de vergunning voor spoorvervanging laten zien dat over de gehele lengte aan weerszijde van het zandpakket een keerwand komt (hoogte 1 meter) vanaf Tolhuis tot aan de Helmstraat. Er komt geen keerwand thv Tolhuis en Carnegieplein.
 - Dit is in strijd met het advies van de DT.
 - Dit is in strijd met het raadsvoorstel met tekeningen.
 - De effecten op (de wortels van) alle bomen is niet onderzocht.
 - We missen een BEA.
- Er komt ook een keerwand langs de rijbaan tussen Carnegieplein en Teldersweg. De keerwand heeft een hoogte van 1,25 m. De rijbaan wordt nieuw bestraat.
 - Dit is niet besproken in de DT.
 - Dit is niet opgenomen in het raadsvoorstel bij de paragraaf 'aanpalende projecten'.
 - Tijdens de inloopavond (27 juni 2018) is uitgelegd dat de keerwand de druk op de wortels van de nieuwe bomen moet wegnemen.
 - Onduidelijk is of deze keerwand te maken heeft met de nieuwe elektrische bus 28 over de Scheveningseweg.
 - Niet onderzocht is dat - als bus 28 aparte halten krijgt - dit ten koste gaat van bomen.
 - De effecten op bomen en de wortels van de bomen langs de rijbaan is niet onderzocht.
 - We missen een BEA.

5) De betonplaat

Op verzoek van de DT zouden er 2 aparte betonplaten komen met een tussenruimte voor groen en om water en zuurstof door te laten. De HTM had er geen problemen mee.

De betonplaten zouden worden geperforeerd met twee keer zoveel gaten als elders is toegepast. De achterliggende reden zijn de ervaringen elders in de stad waar water niet weg kan door de betonplaat en het zandpakket: zoals bij einde lijn 11 (bij de Boulevard), lijn 9 tussen Madurodam en Wittebrug, de halte bij Laan Copes, waar water langdurig blijft staan.

- De definitieve bestekstekeningen behorend bij de Aanvraag voor vergunning Spoorvervanging laten zien dat er 1 aaneengesloten betonplaat komt over de gehele breedte van beide sporen. De dikte van de betonplaat is 14 cm. Het beton is ongewapend en komt te liggen op een zandpakket van 1,23 meter onder BS 'bovenkant spoor'. Er komen

drainagematten en telkens 3 grindkoffers van 35 cm diameter telkens op afstand van ca 10 meter.

- Dit is niet conform de afspraak met de DT.
 - Dit is niet conform het vastgestelde raadsbesluit.
 - De maatvoering van drainagematten en grindkoffers is niet toereikend, zeker met de zwaardere piekbuien in het veranderend klimaat. Het water kan niet weg door het ingeklonken zandpakket en keerwanden, die wortels moeten tegenhouden. Het water komt dan ook niet bij de wortels.
 - Deze constructie is niet klimaatbestendig.
- o Maatvoeringen in dwarsprofielen in tekeningen tbv het raadsvoorstel (15-02-2018) komen niet overeen.

In het Totaaloverzicht met inventarisatie van bomen is de breedte van de betonplaat 6 m (incl. middenmast) en de boomvrije ruimte 8 m (RIS298767_DELFT_LAN_WT-002 definitief dd 5-12-2017).

In het Voorontwerp is de breedte van de betonplaat 15 m (incl. middenmast) en de boomvrije ruimte 20 m (RSI298767_DELFT_LAN_VO-002 wijziging 4 DEF 6-12-2017).

- De raad heeft dus het raadsvoorstel met tegenstrijdige tekeningen vastgesteld.
 - Over de keuze in maatvoering is geen overleg gevoerd met de raad noch met de DT.
- De maatvoering in de Aanvraag Spoorvervangings wijkt af van de maatvoeringen bij het raadsvoorstel.
- De dwarsprofielen geven een breedte van de betonplaat 6,20 omdat aan weerszijde de keerwanden zijn toegevoegd. De boomvrije ruimte is niet ingetekend.

6) Cunet en poeren

De gemeente heeft de DT verzekerd dat de diepte van ontgraving maximaal 82 cm zou zijn. Door inklinking zou ontgraven tot 70 cm ook mogelijk zijn (p 403 Advies DT).

Afgesproken is om ter hoogte van de lindes tussen spoor en de rijbaan tussen de Teldersweg en de Helmstraat de rij poeren te laten liggen om de aantasting van wortels te voorkomen.

- o De definitieve bestekstekeningen behorend bij de Aanvraag Spoorvervangings laten zien dat de diepte van het zandpakket op 1,23 m BS ligt.
- o Er komt toch een keerwand over het gehele traject aan weerszijde van het zandpakket
 - De grotere diepte heeft een groter effect op de aantasting van de wortels tot gevolg.
 - Het is 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.
 - Het lijkt niet mogelijk om de wortels in de bodem op zorgvuldige wijze door te snijden. De tekeningen geven geen enkel inzicht in de uitvoering.
 - De effecten op de wortels van bomen zijn onbekend.
 - We missen een BEA

7) Bomenviaducten

Om tegemoet te komen tegen de bezwaren om de grote oude bomen aan de boszijde te moeten kappen heeft de DT geadviseerd om maatwerk te leveren in de vorm van wortelbeschermingsconstructies, zoals bijvoorbeeld een bomenviaduct. HTM heeft toegezegd dat er ruimte is voor maatwerk (p196 Advies DT).

De toezegging om bomenviaducten aan te brengen bij waardevolle bomen aan de boszijde heeft de meerderheid van de organisaties er toe overgehaald om voor de 'betonnen bak in verschoven ligging' te kiezen. De minderheid van organisaties meende toen al dat het graven van een cunet

en het verwijderen van poeren, die intensief doorworteld zijn, ten koste zou gaan van te veel wortels van de grote oude bomen.

- Volgens de aanvraag voor de kapvergunning zijn er 6 locaties aangewezen als onderzoeksgebied voor boomviaducten (zie de tekening behorend bij de aanvraag).
- In de kapvergunning wordt niet meer ingegaan op de boomviaducten.
- Volgens de aanvraag voor spoorvervangings komen er geen boomviaducten.
 - Deze beslissing is niet besproken met de DT. Terwijl dit een cruciaal onderwerp was, dat zeer gevoelig lag.
- De reden dat de boomviaducten zijn afgewezen is de grotere invloedssfeer van de constructie (zie stukken bij de kapvergunning), het graven van een diep cunet, het aanbrengen van keerwanden (die juist wortels moeten weren) en het verwijderen van de bestaande poeren zoveel fijne en dikke wortels aantasten dat de bomen het (op den duur) niet redden of instabiel worden en een bomenviaduct niet zinvol is aan te leggen. Maar dit staat niet in de aanvraag spoorvervangings.
 - Alternatieve constructies zijn niet overwogen, in ieder geval niet beschreven.
 - Er wordt dus geen maatwerk geleverd die de HTM en de gemeente hadden toegezegd aan DT.
 - De kapvergunning en de aanvraag voor de spoorvervangings sluiten niet naadloos bij elkaar aan.

8) Boomroosters

In de perrons komen boomroosters (zie tekeningen aanvraag spoorvervangings). De afmetingen zijn 1,20 bij 1,20. De uitsparing voor de boomstam is 45 cm (diameter). De boomroosters zijn statisch en houden geen rekening met de groei van de bomen qua dikte van de stam en omvang van het wortelpakket.

- Over boomroosters is niet gesproken met de DT.
- Het is noodzakelijk om boomroosters toe te passen, waarvan de afmeting van de uitsparing mee kan groeien met de boom.
- De boomroosters zijn de enige beluchting van het wortelpakket. Daarmee zijn deze bomen armelijk bedeed te midden van het uitverdicht zand bestaande fundering onder het tegelperron.
- Onduidelijk is welke bomen in de boomroosters komen, zijn dat nieuwe, te verplanten of de bestaande bomen die een rooster krijgen?

9) Tolhuis (gemeentelijk monument, bouwperiode 17e eeuw).

Vanwege de verschoven ligging van een meter (of meer) richting het bos, zou het spoor pal langs de muur van het Tolhuis lopen. Daarom is gekozen om het spoor in een bocht om het Tolhuis heen aan te leggen.

- In de DT zat geen vertegenwoordiger van het Tolhuis.
- De DT heeft zijn zorgen geuit over de consequenties van de spoorvervangings voor het Tolhuis. Zoals de te verwachten trillingen en zettingsproblemen, funderings- en geluidsproblemen bij het Tolhuis.
- Een bocht in het spoor zou de kaarsrechte lijn van weg en spoor van de Scheveningseweg aantasten, wat algemeen van cultuurhistorisch belang wordt geacht. De Scheveningseweg valt onder het Rijksbeschermd stadsgezicht Scheveningse Bosjes.
- Een oplossing van deze problemen is in het advies van de DT niet meegenomen, omdat de gemeente en de HTM er nog niet uit waren.

- Uit de Aanvraag voor de Spoorvervanging blijkt men nog steeds geen oplossing gevonden te hebben voor de te verwachte problemen.
De vergelijking met oplossingen bij de Grote Kerk is geen aanbeveling i.v.m. de veel geringere afstand van het spoor tot het Tolhuis.
Bij de Grote Kerk is juist bewezen dat de aangedragen aanpak van Ingenieursbureau Den Haag en HTM volstrekt onvoldoende is geweest om het zwaar belaste tramspoor naast het rijksmonument van het cachot aan de Groenmarkt te leggen. Vandaar dat besloten is her voorlopig NIETS te doen, het werk 5 jaar uit te stellen en wel te gaan rijden met Avenio's!
 - De aanvraag voor vergunning voor Spoorvervanging is veel te vroeg ingediend.
 - Een deskundige reikte nog oplossingen aan zoals het optillen van het Tolhuis om het te verplaatsen. Vraag is wel waarheen? Technisch kan het, maar kost wel wat.
 - Dezelfde deskundige stelde ook voor de problemen met trillingen te vermijden door het Tolhuis op te veren om een nieuwe fundering te plaatsen. Kan ook maar kost wel wat!
 - Het is volstrekt onduidelijk hoe deze oplossingen en kosten zich verhouden tot de kosten die de wethouder heeft geraamd in het raadsvoorstel.
- De erfgoedwet noemt opzettelijks schade veroorzaken een economisch delict.
 - Van te voren moet vastgesteld worden wie aansprakelijk is voor schade.
 - Is de eigenaar van het Tolhuis op de hoogte gesteld van de plannen en de risico's?
 - Als de eigenaar nog van niets weet is een gesprek voorafgaande aan de vergunningverlening noodzakelijk.

Gezien het bovenstaande durven wij de stelling aan dat 'paal-naast-poer' toch een betere en goedkopere oplossing is, niet alleen voor bomen maar ook voor het Tolhuis.

Korte toelichting op de kosten

In de Standpuntenbrief van het college (27-06-2017) staan de kosten genoemd:

- Verschoven ligging, dwarsligger in beton ca € 12 miljoen,
- Huidige ligging betonnen palen naast poeren ca € 41 miljoen (variant bedacht door de gemeente)

Het college concludeert dat de aanlegkosten van de variant 'verschoven ligging' het best past bij het beschikbare budget.

- Wij merken op dat de variant 'paal naast poer' niet in de standpuntenbrief staat.
 - De kosten zijn door een externe deskundige voor 'paal naast poer' begroot op € 1,65 boven op de € 12 miljoen.
 - De kosten voor de betonnen palen (€ 41 mln.) zijn – ook volgens deskundigen – onwaarschijnlijk hoog en zonder toelichting niet te verklaren.
 - Onduidelijk is of de kosten voor het oplossen van de problemen rond het Tolhuis zijn opgenomen in de begroting.

Nadere toelichting op beleidsmatige en juridische aspecten.

10) Wettelijke grondslag (p 31 Onderbouwing)

Op grond van het bepaalde in art. 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.

- Wij missen de vermelding of die vergunning aangevraagd en verkregen is en zo ja welke voorwaarden worden gesteld.

11) Bestemmingsplannen

- De betonplaat komt op locaties te liggen met de bestemming groen.
 - Het is vooralsnog onbekend hoe de gemeente omgaat met de te wijzigingen bestemming.
- Blijkens de verleende vergunning (12 juni 2018) wordt de bestemming 'groen' bij de tramhalte bij het Vredespaleis omgezet m.b.v. een 'kruimelregeling'. Het college motiveert dit als volgt: *"Er is momenteel een voetpad op deze plek aanwezig. Dit perron is nagenoeg gelijk te stellen met een voetpad, waardoor de afwijking zeer beperkt is en er hierdoor geen nadelige gevolgen voor de stedenbouwkundige inpassing zijn te verwachten."*
 - Hier is een motiveringsgebrek omdat het perron deel uitmaakt van het PVR van de railbeheerder en het vervoersbedrijf, en daarmee géén deel meer uitmaakt van de openbare ruimte zoals die in de bestemmingsplanbepalingen voor de bestemming 'groen' zijn omschreven.

12) De groenstrook waar de 'betonnen plaat in verschoven ligging' komt te liggen behoort tot de Stedelijke Groene Hoofdstructuur van de Scheveningse Bosjes en valt onder de Wet Natuurbescherming (Wn, voorheen de Boswet).

Doel is om dit gebied duurzaam in stand te houden en te versterken.

- De aanvraag spoorvergunning noch de kapvergunning gaan in op de status van het traject waar de betonplaten en de perrons komen te liggen en de verplichtingen op grond van de wet en de daaruit voortvloeiende Provinciale Verordening.
 - Er vindt dus onterecht geen compensatie plaats o.g.v. de Provinciale Verordening, die voortvloeit uit de Wn.

13) Wet Bodembescherming – afvoeren van vervuilde grond

Tijdens de overleggen van de DT is de gemeente niet ingegaan op de zorg van de DT over mogelijke bodemverontreinigingen. In het Advies gaat het om ca 8.000 m3 grond. Nu gebleken is dat er een dieper cunet gegraven wordt, zal de hoeveelheid af te voeren grond veel groter zijn. Bij de aanleg van de huidige poerenconstructie in 1986 is de zandgroen tussen rijbaan en spoor vervangen door een verbeterde grondlaag om wortelgroei te stimuleren. In 1986 werd de ingebrachte grond niet gecertificeerd met een schone grond verklaring.

Op het traject groeien kruiden en oude stinzenplanten. De bovenste laag met zaden daarvan wordt op verzoek van de DT na afgraving bewaard en na voltooiing van het project teruggebracht.

De grootst mogelijke minderheid van de DT heeft telkenmale gevraagd om bodemsaneringskosten vooraf in kaart te brengen om mee te nemen bij de afweging van varianten. Dit is niet gebeurd. De verontreinigingen en de kosten van sanering waren niet bekend bij het uitbrengen van het Advies.

Interessant kan ook zijn de vervuiling ter hoogte NIBC waar in de oorlog Kunsthandel Kleykamp gebombardeerd is met brandbommen. Misschien ligt er nog een blindganger!

- In de aanvraag voor de vergunning voor Spoorvervanging blijkt de trambaan de toplaag (0-0,15) gemiddeld matig verontreinigd met koper: m.n. afkomstig van de leidingen. Er zijn uitschieters boven de interventiewaarde aangetoond. De bovengrond ter plaatse van boring 143 is sterk verontreinigd met zink (aanvraag spoorvervanging, paragraaf 5.7). Er zijn aanbevelingen geformuleerd.

- Hoe is het te rijmen dat verontreinigde bodem opgeslagen wordt om later om ecologische redenen weer terug te brengen?
- De kosten, die gemoeid zijn met afvoeren van vervuilde grond, zijn nog steeds niet bekend. De kosten zijn niet meegewogen in de advisering door de DT en niet bij het vaststellen door de gemeenteraad van het raadsbesluit.
- Onduidelijk is hoe de contaminatie van de onderliggende bodem van eventuele depots voorkomen wordt.
- Er is – vooralsnog - geen plan van aanpak opgesteld en ingediend bij het bevoegd gezag (Omgevingsdienst Haaglanden) indien ter plaatse van de zinkspot grond ontgraven wordt.

14) Verdrag van Malta - Archeologisch onderzoek

Mogelijk bevat het traject van de Scheveningseweg archeologische waarden. Bekend zijn bijvoorbeeld de waardevolle archeologische vondsten nabij kruising Frankenslag Scheveningseweg, boerenbedrijf teruggaand tot de Kaninefaten, die dateerden uit de periode tussen het einde van de 2de eeuw na Chr. en 240 na Ch.

- In de DT is hierover niet gesproken.
- In het raadsvoorstel wordt dit aspect niet genoemd.
 - Waarom heeft in het kader van 'Malta' en de erfgoedwet geen vooronderzoek plaatsgehad, zijn er geen eisen opgenomen om archeologisch vooronderzoek te plegen nu dieper in de grond wordt geroerd dan de aanlegdiepte van de bestaande poeren?
 - Mogelijke consequenties voor termijnen en kosten zijn niet bekend.

Nadere toelichting op de rol van de Denktank Scheveningseweg

15) Welke adviezen van de DT heeft het college eigenlijk gehonoreerd?

- Het college heeft het meerderheidsadvies op hoofdlijnen overgenomen: spoorvervanging in verschoven ligging in beton.
- Het plaatsen van middenmasten
- Verwijderen, opslaan en terugbrengen van de grond waarin zaden van planten.

16) Welke adviezen van de DT heeft het college niet gehonoreerd of gewijzigd?

- Het minderheidsadvies 'paal naast poer' heeft het college zonder onderbouwing onder tafel gewerkt.
- Het college heeft een eigen – veel duurder - advies toegevoegd (betonnen palen van 40 bij 40 cm) dat niet aan de DT is voorgelegd om te bespreken.
- Het behoud van zoveel mogelijk bomen is niet nagekomen.
- Boomviaducten zijn geschrapt.
- Het cunet wordt dieper uitgegraven
- Toevoegen van een keerwand langs de rijweg (Haagse deel)
- Toevoegen van keerwanden over het gehele traject aan weerszijde van het zandpakket
- Verschoven ligging vergroot.
- Een betonbaan in plaats van 2 met groenstrook volle grond ertussen
- Aantal gaten in de betonplaat is geringer en de gaten te klein
- Niet klimaatbestendig
- Maken van een Bomeneffectanalyse (BEA)
- Compensatie op grond van de Provinciale Verordening (Wn) en SGH
- De bezorgdheid over de volgende niet serieus genomen onderwerpen:

- Bodemverontreinigingen en de kosten
- Mogelijke schade aan het Tolhuis
- Kruisingen met Teldersweg, Duinstraat en Carnegieplein
- Archeologische waarden

17) Welke adviezen van de DT heeft de raad gehonoreerd?

Het raadsvoorstel bestaat uit 6 pagina's en een aantal bijlagen.

Het raadsvoorstel heeft geen inzicht gegeven in de achterliggende problematiek, maar vraagt wel in het dictum door te mogen gaan met uitwerking tot het DO. En in te stemmen met het investering van € 14,77 miljoen excl. BTW voor het vernieuwen van de spoorinfrastructuur, aanpassen van haltes en openbare ruimte. Het raadsvoorstel bevatte geen vragen om bepaalde keuzes te maken.

- De raad heeft slechts één amendement aangenomen: om de halte van de Ary van der Spuyweg te behouden.
 - Is dit wat bewoners van de stad als resultaat krijgen van namens hen gekozen vertegenwoordigers met de taak het college te controleren, bij zo'n complexe spoorvervanging?
 - Wat mag de burgerij verwachten van een debat om het bestuur te controleren, om toe te zien op goed openbaar vervoer en even goede borging en versterking van de stedelijke natuurwaardes en cultuur-historische waarden?

18) Wat is het nut van de DT geweest?

Doel was om het spoor te vervangen met behoud van zoveel mogelijk bomen.

- Na het overhandigen van het advies is de DT niet meer bijeen geroepen voor nadere uitwerking. In de nadere uitwerking is niets meer terug te vinden van de doelstelling 'met behoud van zoveel mogelijk bomen'.
 - De DT is om de tuin geleid.

19) Hoe ontspoot zo'n proces?

Voordat in de toekomst een nieuwe DT wordt ingesteld is het beantwoorden van deze vraag gewenst. Om herhaling te voorkomen.

Behoud Scheveningse Bosjes, Waterpartij en Westbroekpark
 Bomenstichting Den Haag
 Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark
 SOS Den Haag
 Wijkoverleg Zorgvliet