

uitspraak

RECHTBANK DEN HAAG

Bestuursrecht

zaaknummer: SGR 18/5225

uitspraak van de voorzieningenrechter van 24 augustus 2018 op het verzoek om een voorlopige voorziening van

Bomenstichting Den Haag, stichting Bewonersorganisatie Archipel & Willemspark, stichting SOS Den Haag en stichting Wijkoverleg Zorgvliet, te Den Haag, verzoeksters (gemachtigde: mr. R.B. van Heijningen),

tegen

het college van burgemeester en wethouders van Den Haag, verweerder (gemachtigde: mr. T.J. Smittenaar).

Als derde-partij heeft aan het geding deelgenomen: **gemeente Den Haag, vergunninghoudster.**

Procesverloop

Bij besluit van 23 juli 2018 (het primaire besluit) heeft verweerder omgevingsvergunning verleend voor het vervangen en verleggen van de trambaan op het traject van HTM lijn 1 voor zover gelegen tussen Scheveningseweg 21 tot en met 235 en Carnegieplein 5 te Den Haag.

Verzoekers hebben tegen het primaire besluit bezwaar gemaakt. Zij hebben de voorzieningenrechter verzocht om een voorlopige voorziening te treffen. De verzoeksgronden zijn nadien aangevuld.

Verweerder en verzoekers hebben nadere stukken ingediend.

Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 23 augustus 2018. Namens de Bomenstichting is verschenen C.M. Visser, namens de stichting SOS Den Haag ir. P. Drijver, bijgestaan door gemachtigde mr. Van Heijningen. Verweerder heeft zich laten vertegenwoordigen door zijn gemachtigde, bijgestaan door ing. J.R. van der Pot, P. de Swart, C. van Beekum en J. Tideman. Voorts was aanwezig ing. R. de Jager, werkzaam bij HTM.

Overwegingen

1. Het oordeel van de voorzieningenrechter heeft een voorlopig karakter en bindt de rechtbank in een (eventueel) bodemgeding niet.

Spoedeisend belang

2. Gebleken is dat vergunninghouder van plan is om op 27 augustus 2018 met de werkzaamheden te beginnen. Deze werkzaamheden vinden plaats volgens een strak schema, dat op voltooiing van de werkzaamheden in december 2018 is gericht. Daarmee is het spoedeisend belang bij de gevraagde voorlopige voorziening naar het oordeel van de voorzieningenrechter gegeven.

Procedure voorafgaand aan besluitvorming

3.1 Het in deze procedure aan de orde zijnde project voorziet in het vervangen en verleggen van de trambaan op de Scheveningsweg tussen het Carnegieplein / de Burgemeester Van Karnebeeklaan en de Helmstraat te Den Haag met een lengte van 2.300 meter, waarvan tramlijn 1 gebruik maakt. De tramrails liggen in de huidige situatie in een grasbaan met aan beide zijden bomenrijen. De spoorconstructie op de Schevingseweg, bestaande uit een zogenaamde poeren-constructie, is aan vervanging toe en de werkzaamheden worden gecombineerd met het geschikt maken van de lijn voor breder materieel.

3.2 Vanwege de impact die de vervanging van de spoorconstructie op de Scheveningsweg op de omgeving - méér dan alleen de spoorzone - heeft, is door de toenmalige wethouder in april 2016 een 'Denktank' van vertegenwoordigers van wijk- en maatschappelijke organisaties, waaronder verzoekers, geïnstalleerd om te adviseren over hoe de spoorconstructie tussen de Burgemeester Van Karnebeeklaan en de Duinstraat kan worden vervangen met behoud van zoveel mogelijk bomen. Nadat diverse onderzoeken en inventarisaties hebben plaatsgevonden, onder andere een bewortelingsonderzoek, een onderzoek naar de kastanjabloedingsziekte van de Wageningen Universiteit van 2006 tot en met 2015, een Inpasbaarheidsonderzoek 22 bomen 2016 door Cobra boomadviseurs en een Onderzoek van de bomen II door New York Boomadvies B.V., heeft de 'Denktank' een advies uitgebracht.

3.3 Zeven van de twaalf Denktankleden hebben geadviseerd om de sporen te verleggen met 1,0 meter in de richting van de boszijde - waardoor de afstand tussen de rijbaan en de nieuwe constructie 3,60 meter bedraagt - en om middenmasten toe te passen in plaats van zijmasten. Het verschuiven van het spoor zal tot gevolg hebben dat de groenstrook tussen de rijbaan en de trambaan in oppervlakte wordt vergroot waardoor meer ruimte ontstaat om de haltes aan de zijde van de rijbaan voor het wegverkeer voldoende breed te maken om te kunnen voldoen aan toegankelijkheidseisen voor mindervaliden. Daarnaast zal er daardoor in die groenstrook meer ruimte voor de te behouden en nieuw aan te planten bomen komen om zich te ontwikkelen en is het mogelijk om een constructie in het baanlichaam aan te brengen die (op langere termijn) geen negatieve invloed heeft op de toekomstverwachting van de bomen. Tevens zal het baanvak aan de boszijde van het tracé 2,2 meter opschuiven in de richting van de Scheveningse Bosjes, omdat in verband met het geschikt maken van het baanvak voor bredere trams een breder dwarsprofiel wordt toegepast. De vijf andere Denktankleden hebben voor de zogenaamde paal naast poer-variant gekozen, waarbij onder meer de bestaande poeren worden vervangen en de sporen niet worden verschoven.

Op 13 april 2017 is de rapportage met het advies van de 'Denktank' aangeboden aan de toenmalige wethouder. Verweerder heeft het meerderheidsadvies van de 'Denktank' gevolgd en gebruikt als uitgangspunt voor het verder uitwerken van en het realiseren van de aanleg van het tramspoor.

3.4 In verband met dit project heeft de gemeente op 26 januari 2018 een omgevingsvergunning aangevraagd voor het kappen van 128 bomen en het verplanten van 30 bomen langs het tracé. Nadien is het aantal te kappen bomen gewijzigd naar 130.

3.5 Op 15 februari 2018 heeft de gemeenteraad de voorkeursvariant van de verschoven ligging vastgesteld. In het definitieve ontwerp van dit project zijn alle haltes rolstoeltoegankelijk gemaakt. Verder worden ter vervanging van de huidige poerenconstructie dwarsliggers in beton toegepast met tussen de sporen een opening. De betonnen constructie wordt zo transparant mogelijk uitgevoerd ten behoeve van de waterdoorlatendheid, bodemfauna en beworteling van de bomen.

3.6 Op 4 mei 2018 heeft de gemeente Den Haag voor dit project een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend, die betrekking heeft op de activiteit “het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden” als bedoeld in artikel 2,1, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

3.7 In het kader van deze aanvraag is een aantal onderzoeken uitgevoerd, waaronder een onderzoek van DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. (DGMR) naar trillingen, een akoestisch onderzoek, een natuurtoets in het kader van de Wet natuurbescherming, een verkennend en aanvullend bodemonderzoek en er heeft een verkennend onderzoek naar de werkzaamheden door de afdeling Archeologie plaatsgevonden op basis waarvan een Programma van Eisen is opgesteld.

3.8 Bij besluit van 31 mei 2018 heeft verweerder de gevraagde omgevingsvergunning voor het kappen van de bomen verleend. Omtrent het door verzoeksters tegen deze vergunning ingediende verzoek om voorlopige voorziening heeft de voorzieningenrechter van deze rechtbank op 9 augustus 2018 uitspraak gedaan (ECLI:NL:RBDHA:2018:9608). Die vergunning staat thans dan ook niet ter discussie.

Het primaire besluit

4. Bij het primaire besluit heeft verweerder de gevraagde omgevingsvergunning verleend. In het primaire besluit is overwogen dat op grond van de ter plaatse geldende dubbelbestemmingen een aanlegvergunning is vereist. Daarnaast is overwogen dat de aanvraag voldoet aan de regels van de geldende bestemmingsplannen en de beheersverordening. Verder is overwogen dat bij de aanvraag een Programma van Eisen voor archeologisch onderzoek is ingediend in verband met de in het bestemmingsplan opgenomen eis dat de archeologische waarde van het terrein vooraf in voldoende mate moet worden vastgesteld. Het belangrijkste thema voor de herinrichting en vervanging van de tramrails in de Scheveningseweg is het zoveel mogelijk behouden en waar mogelijk herstellen van de cultuurhistorische waarden, opdat zodoende de karakteristiek van de Scheveningseweg behouden blijft.

Verweerder heeft zich in het primaire besluit voorts op het standpunt gesteld dat de verschillen qua uitvoering tussen het voorontwerp en het definitieve ontwerp op geen enkele wijze aan vergunningverlening in de weg staan. Eventuele toezeggingen van de toenmalige wethouder vallen buiten het bereik van deze aanvraag. Voorts is geen contraexpertise overgelegd waaruit blijkt dat het gekozen ontwerp van één doorlopende betonstrook in plaats van twee losse betonconstructies met ruimte ertussen niet deugdelijk is. Toepassen van boomviaducten heeft geen enkele toegevoegde waarde met betrekking tot het behoud van bomen of het verlengen van de levensduur. De afdeling Archeologie van de gemeente

heeft een verkenning van het plangebied uitgevoerd en zal een plan van aanpak opstellen om de werkzaamheden onder begeleiding te laten plaatsvinden, aldus verweerder.

Belanghebbendheid verzoeksters

5.1 Blijkens artikel 3, eerste lid, van de akte van oprichting heeft de stichting SOS Den Haag ten doel het behoud, de versterking en de reconstructie van het gewaardeerd stadsgezicht in het algemeen en dat van de stad Den Haag in het bijzonder, alsmede van de fysieke en sociale stedelijke omgeving, het behartigen van de belangen, veiligheid en gezondheid van haar inwoners, omwonenden en andere belanghebbenden ter bescherming van de waarden van stadsgezicht, groen, stedenbouw, woon- en werkklimaat, de goede stedenbouwkundige architectonische en ruimtelijke inrichting van de stad en het bewaken van een zorgvuldig en transparant besluitvormingstraject op deze terreinen.

5.2 Nu het project blijkens de vergunning wordt uitgevoerd in het gebied dat onderdeel uitmaakt van respectievelijk de Rijks beschermde stadsgezichten “Van Stolkpark/Belgisch Park/Statenkwartier en Zorgvliet”, kan de stichting SOS Den Haag, gelet op haar doeleindenomschrijving, naar het voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter als direct belanghebbende worden aangemerkt bij het primaire besluit. De vraag of de overige verzoeksters eveneens als belanghebbende kunnen worden aangemerkt behoeft in het kader van deze voorlopige voorzieningenprocedure niet te worden beantwoord. Dit zal in de bezwaarfase kunnen worden beoordeeld.

Wettelijk kader

6.1 Ingevolge artikel 2.11, eerste lid, van de Wabo wordt, voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b, waaromtrent regels zijn gesteld in een bestemmingsplan, beheersverordening, exploitatieplan of voorbereidingsbesluit, de omgevingsvergunning geweigerd indien het werk of de werkzaamheid daarmee in strijd is of in strijd is met de regels die zijn gesteld krachtens artikel 4.1, derde lid, of 4.3, derde lid, van de Wet ruimtelijke ordening.

Ingevolge het tweede lid van dit artikel wordt, indien sprake is van strijd met de regels, bedoeld in het eerste lid, de aanvraag mede aangemerkt als een aanvraag om een vergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, en wordt de vergunning slechts geweigerd indien vergunningverlening met toepassing van artikel 2.12 niet mogelijk is.

6.2 Ter plaatse van dit project gelden de bestemmingsplannen “Archipelbuurt e.o.” en “Scheveningen Dorp” en de beheersverordening “Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes”. De gronden hebben in het bestemmingsplan “Archipelbuurt e.o.” 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”. De gronden hebben in de beheersverordening “Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes” de enkelbestemming “Verkeer-Hoofdverkeersweg” en de dubbelbestemming “Waarde-Archeologie 1”. De gronden hebben in het bestemmingsplan “Scheveningen Dorp.” de enkelbestemming “Verkeer-Openbaar vervoer” en de dubbelbestemming “Waarde-Archeologie”.

6.3 Ingevolge de artikelen 17 en 19 van de planregels van het bestemmingsplan “Archipelbuurt e.o.” zijn op de voor “Verkeer – Straat” en “Verkeer-Verblijfsstraat” aangewezen gronden met de nadere aanduiding “openbaar vervoer” ten behoeve van het openbaar vervoer vervoerstroken en –banen toegestaan.

De voor “Verkeer – Hoofdverkeersweg” aangewezen gronden zijn ingevolge artikel 16.1 van de planregels onder meer bestemd voor openbaar vervoerstroken en –banen.

Op de voor “Groen” aangewezen gronden met de nadere aanduiding "openbaar vervoer" zijn ingevolge artikel 8.1 van de planregels ten behoeve van het openbaar vervoer, openbaar vervoerstroken- en banen met bijbehorende voorzieningen toegestaan.

Ingevolge artikel 16.1 van de beheersverordening “Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes” zijn de voor “Verkeer – Hoofdverkeersweg” aangewezen gronden onder meer bestemd voor railverkeer.

Ingevolge artikel 20.1 van het bestemmingsplan “Scheveningen Dorp” zijn de voor “Verkeer - Openbaar vervoer” aangewezen gronden bestemd voor tramsporen met bovenleidingen en perrons ten behoeve van het railverkeer, één en ander met de daarbij behorende bouwwerken geen gebouw zijnde, groen, water en overige voorzieningen.

6.4 Ingevolge artikel 26.1 van de regels van het bestemmingsplan “Archipelbuurt e.o.” zijn de voor ‘Waarde - Archeologie’ aangewezen gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud en de bescherming van gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Ingevolge artikel 26.2 van deze planregels geldt voor het bouwen binnen de bestemming ‘Waarde - Archeologie’ als bedoeld in lid 26.1, dat, indien er sprake is van het bouwen van bouwwerken met grondroering met een totaal oppervlak van meer dan 50 m² en een diepte van meer dan 0,5 meter waarvoor een vergunning is vereist, hieromtrent vooraf schriftelijk advies dient te worden ingewonnen bij de afdeling Archeologie van de gemeente Den Haag. De afdeling Archeologie kan een onderzoeksrapport verlangen, waarin de archeologische waarde van het terrein, welke blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.

Ingevolge artikel 26.4.4 van de planregels kunnen aan de omgevingsvergunning in het belang van archeologische monumentenzorg voorwaarden worden verbonden. Deze kunnen onder meer betrekking hebben op:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen; of
- c. de verplichting om de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het gebied van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

De beheersverordening “Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes” kent in artikel 22 een identieke regeling en in artikel 25 van het bestemmingsplan “Scheveningen Dorp” is een identieke regeling opgenomen.

6.5 Uit de hiervoor genoemde planologische regels volgt dat voor de werkzaamheden een omgevingsvergunning is vereist, maar alleen vanwege het feit dat een groot deel van het

traject is gelegen op gronden waarvoor een dubbelbestemming geldt die (mede) betrekking heeft op mogelijke archeologisch waarden. In verband hiermee dient de aanvrager een rapport te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein wordt vastgesteld. Zonder de dubbelbestemming zou het vervangen van de rails vergunningsvrij zijn. Voor het plaatsen van nieuwe bovenleidingsmasten is ook geen omgevingsvergunning nodig, aangezien deze activiteit op grond van artikel 2, onderdeel 18, aanhef en onder c, van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht vergunningsvrij is.

Inhoudelijke beoordeling

7.1 Verzoeksters voeren aan dat ter hoogte van de kruising met de Kanaalweg de geprojecteerde halte de bestemming "Verkeer-Openbaar Vervoer" met bijna 3 meter overschrijdt tot in de bestemming "Groen", zodat zich strijd met het bestemmingsplan "Scheveningen Dorp" voordoet. Daarnaast overschrijdt volgens verzoeksters de halte Ary van der Spuyweg de functieaanduiding "openbaar vervoer", met bijna 2 meter, zodat sprake is van strijd met het bestemmingsplan "Archipelbuurt e.o." .

7.2 Anders dan verzoeksters veronderstellen wordt de halte Kanaalweg niet gerealiseerd op gronden waar het bestemmingsplan "Scheveningen Dorp" geldt. Op deze locatie geldt de beheersverordening "Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes". Dit betekent dat ter plaatse niet de enkelbestemming "Groen" geldt, maar de enkelbestemming "Verkeer-Hoofdverkeersweg". Blijkens blad 9/10 van de tekening toets Bestek-Bestemmingsplan bevinden de toekomstige perrons van de halte zich binnen de bestemming "Verkeer-Hoofdverkeersweg". Ingevolge artikel 16.1, aanhef en onder b, van de planregels zijn die gronden bestemd voor railverkeer met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken geen gebouwen zijnde, groen, water en overige voorzieningen. Van strijd met deze bestemming is naar voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter geen sprake.

7.3 De geprojecteerde halte Ary van der Spuyweg bevindt zich - anders dan waarvan verzoeksters uitgaan - niet op gronden waar het bestemmingsplan "Archipelbuurt e.o." geldt, maar de beheersverordening "Van Stolkpark-Scheveningse Bosjes". Die halte zal, blijkens blad 3/10 van de tekening toets Bestek-Bestemmingsplan, niet aan de zuidoostzijde, maar aan de noordwestzijde van de Ary van der Spuyweg worden aangelegd. De ter plaatse geldende enkelbestemming is niet "Groen", maar eveneens "Verkeer-Hoofdverkeersweg". Uit die tekening blijkt niet dat ter hoogte van de perrons sprake zal zijn van overschrijding van die bestemming. Dus doet zich hier naar het voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter evenmin strijd met deze verkeersbestemming voor.

7.4 Voorts voeren verzoeksters aan dat de betonplaatconstructie (deels) op gronden met de bestemming "Groen" komt te liggen, die om die reden gewijzigd zal moeten worden, alsmede dat de constructie wordt aangelegd in de Stedelijke groene hoofdstructuur van de Scheveningse Bosjes, die onder de Wet Natuurbescherming (Wnb) valt. Van de kant van verweerder is aan de hand van tekeningen uitgelegd dat het project de bestemmingsgrenzen die aanleg van een spoortraject ten behoeve van openbaar vervoer mogelijk maken niet zal overschrijden. Deze tekeningen zijn, zoals ter zitting namens verweerder is verklaard, ter beoordeling voorgelegd aan medewerkers van de afdeling Inspectie, die tot dezelfde conclusie zijn gekomen. Voorshands ziet de voorzieningenrechter in hetgeen verzoeksters hebben gesteld onvoldoende aanwijzingen dat de beoordeling van verweerder onjuist is.

7.5 Verzoeksters stellen dat het tracé ter hoogte van het Tolhuis, een gemeentelijk monument uit de zeventiende eeuw dat zich vlak langs de huidige trambaan bevindt, niet meer kaarsrecht zal zijn. Juist die rechte lijn van spoor en weg is volgens verzoeksters cultuurhistorisch van belang.

De voorzieningenrechter stelt vast dat de bocht in de sporen ter plaatse, blijkens blad 2/10 van de tekening toets Bestek-Bestemmingsplan, zal worden aangelegd op gronden met de bestemming “Groen”, met functieaanduiding “openbaar vervoer”. Dat betekent dat zich ook op dit onderdeel geen strijd met het bestemmingsplan “Archipelbuurt e.o.” voordoet. Het bezwaar dat de cultuurhistorische waarden van de Scheveningseweg worden aangetast kan niet slagen, nu het bestemmingsplan immers wordt geacht deze waarden te beschermen.

7.6 Hetgeen verzoeksters hebben gesteld over een verschuiving van het spoor met 2,2 meter ten gevolge van de aanleg van de rotonde op de kruising Scheveningseweg/Duinstraat kan in deze procedure niet aan de orde komen, omdat de in geding zijnde omgevingsvergunning geen betrekking heeft op die kruising. Deze vergunning ziet immers op het traject tussen de Helmstraat en de Burgemeester Van Karnebeeklaan.

7.7 De enkele stelling van verzoeksters dat onvoldoende rekening is gehouden met het feit dat zich op het traject mogelijk archeologische vindplaatsen bevinden acht de voorzieningenrechter onvoldoende toegelicht. Bovendien is aan de vergunning als voorwaarde verbonden dat tijdens de werkzaamheden op het gedeelte van het traject tussen de Ary van der Spuyweg en de Burgemeester Van Karnebeeklaan archeologische begeleiding moet worden uitgevoerd conform de richtlijnen en eisen in het definitieve en goedgekeurde Programma van Eisen. Dit leidt de voorzieningenrechter tot het voorlopig oordeel dat met het aspect archeologische waarden voldoende rekening is gehouden.

Tussenconclusie

8. Uit het voorgaande volgt dat het project naar voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter niet in strijd is met de regels van de geldende bestemmingsplannen of met de geldende beheersverordening, zodat zich geen weigeringsgrond als bedoeld in artikel 2.11, eerste lid, van de Wabo voordoet. Dit betekent dat het verweerder niet vrij stond de aangevraagde omgevingsvergunning voor de aanleg van de trambaan te weigeren, behoudens het navolgende.

Andere variant

9.1 Verzoekers hebben gepleit voor een andere variant voor de vervanging van de tramspoorconstructie (‘paal-naast-poer’) die in hun visie meer recht doet aan het historische karakter van de Scheveningseweg en die minder bezwaarlijk is met het oog op natuur- en milieuwaarden.

9.2 Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, zie onder meer uitspraken van 29 november 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:3247) en 26 oktober 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2830), dient verweerder te beslissen omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning voor een project, waarvoor vergunning is gevraagd. Daarbij geldt de aanvraag als uitgangspunt. Indien een project op zichzelf voor verweerder aanvaardbaar is, kan het bestaan van alternatieven slechts dan tot het onthouden van medewerking nopen, indien op voorhand duidelijk is dat door verwezenlijking van de

alternatieven een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren.

9.3 Dat betekent dat verweerder geen mogelijkheid heeft om medewerking aan het in geding zijnde project te weigeren, tenzij duidelijk is dat er een alternatieve variant voor de spoorvervanging bestaat waaraan aanmerkelijk minder bezwaren zijn verbonden. Naar het oordeel van de voorzieningenrechter zijn alle ins en outs van de variant die verzoeksters voorstaan in het kader van de voorbereiding van de besluitvorming uitvoerig besproken. In de ‘Denktank’ van vertegenwoordigers van wijk- en maatschappelijke organisaties, waarin ook verzoeksters vertegenwoordigd waren, heeft de meerderheid echter de voorkeur gegeven aan de variant die nu voorligt. De keuze van verweerder, daarin gesteund door de gemeenteraad, om het advies van de meerderheid van de ‘Denktank’ te volgen, is een politieke beslissing die door de voorzieningenrechter moet worden gerespecteerd. De enkele omstandigheid dat bij de uitwerking van deze variant op enkele onderdelen zou zijn afgeweken van het oorspronkelijke concept, zoals verzoeksters aanvoeren, is nog geen reden voor het oordeel dat verweerder bij nader inzien, in afwijking van het meerderheidsadvies van de ‘Denktank’ voor de door verzoeksters bepleite methode had moeten kiezen. Naar het voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter is aan de andere variant dan ook voldoende aandacht besteed.

Behoud van zoveel mogelijk bomen

10. Voor de juistheid van de stelling van verzoeksters dat zorgvuldiger besluitvorming er toe had geleid dat minder bomen behoeften te worden gekapt zijn naar het voorlopig oordeel van de voorzieningenrechter geen aanknopingspunten te vinden. De opdracht aan de Denktank was juist om te adviseren over de vraag hoe de spoorconstructie zou kunnen worden vervangen met behoud van zoveel mogelijk bomen. Voor zover verzoeksters in dit verband doelen op de toepassing van boomviaducten, acht de voorzieningenrechter van belang dat uit de rapportage van de HTM van 21 augustus 2018 blijkt dat toepassing van boomviaducten aan de Scheveningseweg niet mogelijk is. Voor het overige verwijst de voorzieningenrechter naar de eerder aangehaalde uitspraak van 9 augustus 2018, die betrekking heeft op de omgevingsvergunning voor het kappen en verplanten van bomen langs het traject.

Slotsom

11. Het vorenstaande leidt de voorzieningenrechter tot de conclusie dat het primaire besluit naar verwachting bij de heroverweging in bezwaar in stand zal kunnen blijven. De voorzieningenrechter wijst het verzoek om voorlopige voorziening dan ook af.

12. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De voorzieningenrechter wijst het verzoek om voorlopige voorziening af.

Deze uitspraak is gedaan door mr. C.J. Waterbolk, voorzieningenrechter, in aanwezigheid van drs. A.C.P. Witsiers, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 24 augustus 2018.

griffier

voorzieningenrechter

Afschrift verzonden aan partijen op:

4 SEP 2018

Rechtsmiddel

Tegen deze uitspraak staat geen rechtsmiddel open.