



Bewonersoverleg
Duinoord



BEWONERSORGANISATIE
ZEEHELDENKWARTIER
DE GROENE ELAND



Den Haag, 27-10-2021

Burgemeester en wethouders van Den Haag,
AWB / bezwaar
Postbus 12 600
2500 DJ DEN HAAG
Digitaal m.b.v. DigiD: www.denhaag.nl/bezwaar

Betreft: bezwaar omgevingsvergunning om 65 bomen te kappen langs het tracé van tramlijn 16S
Producties: 3

Geacht College,

Het Bewonersoverleg Duinoord, de Bewonersorganisatie Zeeheldenkwartier, het Wijkoverleg Zorgvliet, Stichting SOS Den Haag en de Bomenstichting Den Haag hebben kennis genomen van de omgevingsvergunning voor het kappen van 65 bomen (stamomtrekken 22 - 250cm), staande in de openbare ruimte langs het traject van tramlijn 16S (Statenlaan, Frankenslag, Frederik Hendriklaan, Stadhouderslaan, Groot Hertoginnelaan, Nicolaistraat, Statenplein, President Kennedylaan, Eisenhowerlaan, Doornstraat, Prins Mauritslaan, Prins Mauritsplein, Frankenstraat, Van Aerssenstraat, Van Bleiswijkstraat, Waldeck Pyrmontkade, Koningin Emmakade, Sweelinckplein).

De kap is – volgens de vergunning - nodig voor het gereed maken van het spoornetwerk van het traject tramlijn 16 Statenkwartier, in het stadsdeel Scheveningen. Hiervoor moeten de haltes worden aangepast en waar nodig verschoven. Vanwege deze werkzaamheden kunnen de 65 bomen niet op hun huidige standplaats behouden blijven.

Hierbij maken genoemde organisaties tijdig bezwaar tegen dit besluit, d.d. 17-09-2021, met kenmerk 202113971/8048272 (productie 01).

Onze organisaties juichen een adequaat openbaar vervoer toe, maar stellen vraagtekens bij de aanschaf van trams, die bredere en zwaardere zijn dan die in Rotterdam, onderdeel van dezelfde openbaar vervoersregio. De consequenties van deze beslissing zijn dat het bestaand spoor geschikt gemaakt moet worden voor die bredere en zwaardere –zelfs topzware– trams. Een enorm kostbare operatie bovendien die niet alleen leidt tot afsluitingen en opbrekingen, maar ook tot de kap van honderden bomen in de hele stad (alleen al bij de trajecten van 16S en 16Z gaat het om 108 bomen). Straatprofielen moeten herschikt worden, bovenleiding verplaatst en na aanleg regent het klachten over piepende wielen, gebonk in de ondergrond en schade aan gebouwen. Maar het is precies deze perceptie bij de burgerij dat alle rapporten ten spijt, het college en de HTM blijven beweren dat de (vaak meer dan 100 jaar) oude huizen en de imposante bomen niet in gevaar worden gebracht door deze vervanging van het spoor.

Niet alleen het geliefde, **rijksbeschermd stadsgezicht** maar ook de **Stedelijke Groene Hoofdstructuur** worden onherstelbaar aangetast, zodat niet alleen ons als huidige bewoners, maar ook onze jongeren in de toekomst een fraaie groene leefomgeving wordt ontnomen!

De **toepisen** hadden in 2018 (RIS300911) al getoetst moeten worden aan de Bomen Effect Analyse (BEA), opdat duidelijk zou zijn hoeveel bomen er zouden sneuvelen bij smallere of bredere trams, lichtere of zwaardere trams. De Bomenstichting Den Haag heeft bij de behandeling in de Commissie Leefomgeving (december 2018) ingesproken om deze en andere toepisen (hoge graad van burgerparticipatie en innovatie) toe te voegen (producties 2 en 3). Helaas hebben de wethouder en de gemeenteraad het nut hiervan niet ingezien.



Bewonersoverleg
Duinoord



BEWONERSORGANISATIE
ZEEHELDENKWARTIER
DE GROENE ELAND



STICHTING
SOS
DEN HAAG



De gemeente heeft de ecosysteemdiensten van bomen beschreven in de Nota Stadsbomen, 2021: “meer blad voor de stad en een toekomstbestendigheid van ons stadsbomennetwerk”. Doel is om 5% meer kroonvolume te realiseren in 2030 om o.a. hittestress en wateroverlast tegen te gaan en de luchtkwaliteit te verbeteren.

Bij het uitkomen van het recente IPCC rapport zei Guterres (secretaris-generaal VN): *het is code rood voor de mensheid*. De alarmbellen klinken oorverdovend en het bewijs is onweerlegbaar. Alarmbellen klinken ook luid vanwege de biodiversiteitscrisis. Van de 20 biodiversiteitsdoelen voor 2020 is op maar 4 doelen voortgang geboekt.

Ook de gemeente Den Haag kan en moet haar verantwoordelijkheid hierin nemen. Maatregelen zijn noodzakelijk. In dit licht bezien is het **behoud van bomen, de Stedelijke Groene Hoofdstructuur en het Rijksbeschermd Stadsgezicht noodzakelijk**.

Na deze inleiding spitsen we ons bezwaar toe op de volgende aspecten:

Stikstof. Voor werkzaamheden als bedoeld voor tram 16 geldt een vrijstelling van een natuurvergunning per 1 juni 2021. Dit geldt tevens voor GWW-werkzaamheden (Aqua-Terra Eco-Effectscan- § 4.1, dd 2 april 2021 - bijlage bij de aanvraag voor de kapvergunning).

Hoewel er een vrijstelling is, is natuurlijk wel de vraag hoe groot de bijdrage van stikstofdepositie is van deze werkzaamheden en alle andere werkzaamheden in Den Haag en omgeving (het gaat immers om een cumulatieve benadering). Nu er geen vergunning nodig is, volgt daaruit dat er ook niets gecontroleerd kan worden. Met dergelijke vrijstellingen neemt de natuurschade oncontroleerbaar toe terwijl de Wet natuurbescherming er toch is om de natuur te beschermen. Onduidelijk is nu of de instandhoudingsdoelen op grond van de Stikstofwet worden gehaald¹.

Kortom, op basis van objectieve gegevens voor alle projecten binnen de reikwijdte van de vrijstelling kan niet worden uitgesloten dat er géén sprake is van significante gevolgen op een specifiek relevant Natura 2000-gebied.

Wij willen dan ook – alvorens een beslissing wordt genomen op dit bezwaar - een overzicht van de stikstofdeposities als gevolg van deze werkzaamheden en alle andere werkzaamheden in en om Den Haag om in ieder geval inzicht te krijgen van de ernst van de schade aan N2000-gebieden. En ook hoe de gemeente Den Haag de doelen van de Stikstofwet gaat halen; het gaat immers om een resultaatverplichting.

Stedelijke Groene Hoofdstructuur – Hoofdboomstructuur

De bomen aan de straten waar lijn 16S doorheen rijdt behoren tot de Hoofdboomstructuur (onderdeel van de Stedelijke Groene Hoofdstructuur): de Laan van Meerdervoort tot aan de Doornstraat. Uw gemeente heeft zich verplicht deze op eenduidige en herkenbare wijze duurzaam in stand te houden en waar mogelijk te versterken (RIS294705).

Langs de gehele Statenlaan hebben 3 bomenrijen gestaan. Deze structuur bestond in ieder geval al in ca 1915. Dat is goed te zien op de foto's 1 en 2 van ongeveer dat jaar (beide afkomstig van de Haagse beeldbank).

De spoorvervanging van het traject tussen de Frederik Hendriklaan en de Frankenslag heeft tot gevolg dat het laatste restant van de 3 rijen bomen worden vervangen door 2 rijen: de middelste rij van 20 bomen verdwijnt.

¹ In 2025 moet minimaal 40% van het areaal van de stikstofgevoelige natuur in beschermd Natura 2000-gebieden een gezond stikstofniveau hebben; in 2030 minimaal de helft en in 2035 minimaal 74% (Stikstofwet, 2021). Het zijn resultaatverplichtingen. Het Westduinpark (incl de Bosjes van Poot) & Wapendal en Meijndel & Berkheide zijn bekend met een overmaat aan stikstof.



Bewonersoverleg
Duinoord



BEWONERSORGANISATIE
ZEEHELDENKWARTIER
DE GROENE ELAND



STICHTING
SOS
DEN HAAG



Uw gemeente voldoet hiermee niet aan genoemde verplichting.
Ook de HTM dient deze verplichting te respecteren.

Wij vinden het niet acceptabel dat nu zelfs dit restant van 3 rijen verdwijnt en verzoeken om de bomenrijen met creatieve oplossingen te handhaven. Een enkel spoor of strengelspoor, bijvoorbeeld behoren tot de mogelijke opties.

Het gaat om de kwaliteit van de openbare ruimte (zie ook voetnoot 3).

We verzoeken tevens om de teloorgegane structuur met 3 rijen in de gehele Statenlaan weer in oude staat terug te brengen. Het wandelen en fietsen onder en tussen de 3 bomenrijen zal de kwaliteit van de openbare ruimte ten zeerste ten goede komen en een hoge beleveniswaarde hebben, evenals het gevoel van veiligheid bij fietsers en wandelaars. Een minder dominante positie van de rijdende auto is hier gepast (Kadernota Straten, wegen, lanen, RIS280303).



Foto 1. Statenlaan, gezien vanaf de Frederik Hendriklaan richting Frankenslag, ca 1915. Haagse Beeldbank.



Foto 2. Statenlaan bij Statenplein, ca 1915. Haagse Beeldbank.

Rijksbeschermd Stadsgezicht

Het Statenkwartier, Duinoord en Zorgvliet behoren bovendien tot de Rijksbeschermd stadsgezichten in Den Haag. Bomen in deze gebieden genieten dezelfde bescherming.^{2,3}

Met de aanwijzing als beschermd stadsgezicht heeft de gemeente een instrument om de cultuurhistorische waarde van een wijk of stadsdeel te beschermen. De openbare ruimte (inclusief de bomen en boomstructuren) maakt een onlosmakelijk onderdeel uit van het waardevolle stadsgezicht (Handboek Openbare Ruimte, RIS268741). Het geeft de stad zijn identiteit (Kadernota Openbare Ruimte, RIS249315). Ook hierin vinden wij argumenten om de 3 bomenrijen, als cultuurhistorische karakteristieken, te behouden en herstellen, ook voor toekomstige generaties: het gaat om vaststaand beleid. We missen overigens een advies van de Welstandscommissie.

Nieuwe - bredere - tram ten koste van bomen

De breedte van de tram levert geen significant verschil voor parkeerplaatsen of bomen. Het verschil in extra ruimte aan weerszijden van een tram van 2,65 meter breed ten opzichte van een tram van 2,40 meter breed is 7,5 cm per zijde. Dit levert bij herinrichting geen significant verschil op in het aantal realiseerbare parkeerplaatsen of de groeiomstandigheden van bomen. Dit staat letterlijk in de Topeisen (RIS300911, 2018).

In de eerste plaats zetten we een kritische kanttekening bij de berekening. Het verschil in breedte tussen de oude en de nieuwe tram is 25 cm: dat is dus 12,5 cm en niet 7,5 cm per zijde.

² Duinoord. Nadere typering van de te beschermen waarden. Het openbare gebied ondersteunt de ruimtelijke kwaliteit: de ruime profielen van straten en plantsoenen die dit gebied doorkruisen zijn markant. De relatie tussen water en groenaanleg is van bijzondere kwaliteit en is van belang in samenhang met de bijzondere waarde van de bebouwing. Typerend zijn: o.a. de groenvoorziening van de Afzanderijvaart, alsmede de groenaanleg van het Sweelinckplein (Toelichting aanwijzing Duinoord)

³ Statenkwartier. Nadere typering van de te beschermen waarden. Het karakter van het Statenkwartier ligt ... in de stedenbouwkundige opzet van de wijk met fraaie lanen en pleinen en gaaf bewaard gebleven ensembles. Typerend zijn o.a.: de laanbeplanting in de middenstrook van de ... Stadhouderslaan, Statenlaan is een belangrijke structuur ondersteunend element (Toelichting aanwijzing Statenkwartier).



Bewonersoverleg
Duinoord



BEWONERSORGANISATIE
ZEEHELDENKWARTIER
DE GROENE ELAND



STICHTING
SOS
DEN HAAG



De vraag is gerechtvaardigd met welke breedte er in het VO en DO uiteindelijk rekening is gehouden en of er meer of minder bomen gekapt moeten worden.

In de tweede plaats nam wethouder Van Asten het woord 'significant' al terug tijdens de bespreking van dit stuk in de Commissie Leefomgeving. Hij bedoelde 'geen wezenlijk verschil' (productie 3), maar hij heeft ondanks het verzoek van de Bomenstichting Den Haag nooit stukken toegestuurd waar dat 'wezenlijke verschil' op gebaseerd was.

Nu blijken er 65 bomen alleen al langs lijn 16S te moeten verdwijnen omdat ze in de zogenaamde profielvrije ruimte van de nieuwe brede tram blijken te staan of op de plek waar een nieuw halte moet komen of waar de halten of bochten moeten worden aangepast. Daarnaast kunnen 64 bomen alleen blijven staan door (kostbare) maatregelen te nemen.

We hebben begrepen dat het uitgangspunt bij zowel de Waldeck Pyrmontkade als de Koningin Emmakade is dat de bomen blijven staan. Wij zien dit graag door u en door de HTM bevestigd.

We hebben begrepen dat als er langs de beide kades op maaiveldniveau ooit een PVR-conflict optreedt, dat deze moet worden weggenomen op last van de HTM. Met maatwerk zou een probleem dan altijd in combinatie met behoud van de boom op te lossen moeten zijn. Bij twee bomen aan de Waldeck Pyrmontkade is dat nu al het geval: maatregelen zijn nodig om de bomen te behouden (bomen 26 en 27). Bekend is dat bomen onvoorspelbaar zijn en blijven en dat de ruimte met de nieuwe brede lagevloer tram krap is. Uw gemeente neemt nu een groot risico. Immers het blijft de vraag hoe toekomstbestendig de bomen langs beide kades behouden kunnen blijven als er bredere trams met lage vloer rijden. Nu al moet een scheefstaande boom wijken (boom 46), maar er staan meer scheve bomen. Is er over 10 jaar nog voldoende ruimte voor de bomen (het gaat niet alleen op maaiveld niveau maar om het gehele boomprofiel)? Welke (kostbare) maatregelen zijn dan nog mogelijk? Welke alternatieve mogelijkheden zijn er?

Dat geldt in nog sterkere mate voor de bomen tussen de Frederik Hendriklaan en de Frankenslag. Voor alle 34 bomen in de 2 buitenste rijen moeten maatregelen genomen worden. De rails komt daar in beton te liggen. Vanwege het te graven cunet zullen veel wortels afgezaagd worden dan wel beschadigd raken. Dat biedt geen enkele boom een goede perspectief. Bij meer dan 20-25% aantasting van de wortels, redt de boom het niet. De vraag is ook of de kronen gespaard kunnen worden bij het werken met zwaar materieel. Wij vrezen dan ook dat er dat er veel meer bomen gaan sneuvelen; is het niet tijdens het werk dan na één of meer jaren daarna. Bomen reageren nu eenmaal traag.

Kortom de bewering in de Toepisen wordt gelogenstraft met de kapvergunning voor 65 bomen en de aanpassingen bij 64 bomen. Het is een significant verschil t.o.v. het totaal aantal bomen aan dit traject (320 bomen). De risico's voor bomen zijn groot.

Het gaat bovendien om bomen die bescherming genieten omdat ze deel uitmaken van de Hoofdboomstructuur en het Rijksbeschermd stadsgezicht, zoals hierboven al betoogd.

Dit alles rechtvaardigt onze eis om m.b.v. de BEA te toetsen of de keuze voor smallere trams, niet alleen voor lijn 16 maar bijvoorbeeld ook voor 12, niet een veel gunstiger resultaat had opgeleverd, niet alleen voor bomen en de ruimtelijke kwaliteit, maar ook financieel. De gemaakte keuze is niet voldoende onderbouwd en doordacht. De gemeenteraad heeft een essentieel besluit genomen zonder te beschikken over daartoe vereiste gegevens.

Wij verwachten dat u het met ons eens bent: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Bomen Effect Analyse

Het doel van de Bomen Effect Analyse (BEA) is *inzicht geven in de kernvraag of de desbetreffende bomen binnen het project in de huidige verschijningsvorm en op de huidige standplaats duurzaam kunnen worden ingepast en welke projectaanpassingen, gerichte (beschermings)maatregelen en randvoorwaarden hiervoor noodzakelijk zijn. Hoe eerder de bomen betrokken worden in het planproces hoe meer kansen er zijn om ze te behouden.* De Richtlijn BEA is opgesteld door de Bomenstichting i.s.m. CROW.

Een bredere of smallere tram, het al dan niet verplaatsen van haltes, het al dan niet verleggen van de rails,



Bewonersoverleg
Duinoord



BEWONERSORGANISATIE
ZEEHELDENKWARTIER
DE GROENE ELAND



het laten liggen van de riolering, het zijn enkele alternatieven die aan de BEA getoetst hadden moeten worden.

Dat dit niet gebeurd is, vinden we een groot bezwaar, omdat nu niet is aangetoond dat het kappen van de bomen niet anders kan (Coalitieakkoord).

Gezien het voorgaande, vinden we het cruciaal om deze alternatieven alsnog te toetsen aan de BEA.

Trillingen

“Een topeis, die extra aandacht verdient, zijn de trillingen en het geluid dat de tramvoertuigen veroorzaken. Geluidsoverlast of de kans op schade aan panden, moet uiteraard zo veel mogelijk worden voorkomen. De MRDH zal de HTM opdragen, om als topeis op te nemen dat het nieuwe voertuig aan de hoogst gangbare eisen moet voldoen om geluids- en trillingsoverlast te voorkomen. Hierbij zullen de (leer-)ervaringen met het gebruik van de Avenio worden betrokken”. Dit is de letterlijke tekst van de Topeis over trillingen (RIS300911, 2018).

Echter het Trillingsonderzoek Lijn16 S door DGMR (RIS307975 – bijlage 5) over de effecten van zettingen en van trillingen door de nieuwe zware en bredere lagevloertram op de huizen schiet – volgens deskundigen - te kort en de effecten ervan op bomen is in het geheel niet onderzocht. Dit is een ernstige omissie. Zonder deugdelijk en onweerlegbaar onderzoek en de daaruit voortvloeiende maatregelen mogen wat ons betreft de werkzaamheden niet starten

We beargumenteren dit mede met het voorzorgsprincipe⁴.

Participatieproces

Tijdens de bespreking van de Topeisen in de Cie Leefomgeving heeft wethouder Van Asten toegezegd om belangenorganisaties uit te nodigen bij het vervolg van het traject (productie 3).

De Bomenstichting Den Haag en Stichting SOS Den Haag zijn echter niet uitgenodigd voor deelname aan een klankbordgroep of denktank. Een heel ernstige omissie, toezeggingen worden te makkelijk niet nagekomen.

Vleermuizen

In opdracht van de gemeente Den Haag heeft Aqua-Terra een quickscan uitgevoerd (2 april 2021). Er is een veldbezoek gebracht op 21 januari 2021, een periode waarin de vleermuizen in winterslaap zijn. De onderzoekers hebben dan ook geen vleermuizen waargenomen.

De bewering dat in het plangebied geen bouwwerken staan, die geschikt zijn voor gebouwbewonende vleermuizen, komt niet betrouwbaar over omdat dit niet door onderzoek wordt gestaafd. Volgens hetzelfde onderzoeksbureau staan er langs het traject 16Z trouwens dergelijke gebouwen wél. Het gaat om oude panden waar vleermuizen vele openingen vinden. Gezien bovendien de waarnemingen aan bomen had een vervolgonderzoek plaats moeten vinden. Ook al omdat de groen-blaue slinger door de Waldeck Pymontkade / Koning Emmakade te boek staat als foerageergebied voor vleermuizen (gemeente Den Haag, open data). Het nadere onderzoek heeft niet plaatsgevonden.

Het onderzoek faalt.

Vleermuizen zijn een beschermde soort en we vinden het onbegrijpelijk dat de gemeente niet een vervolgonderzoek heeft opgedragen.

De bomen mogen niet worden gekapt omdat negatieve effecten voor vleermuizen niet uitgesloten kunnen worden.

⁴ als er een ingreep plaatsvindt of plaats gaat vinden waarvoor sterke aanwijzingen bestaan dat deze ernstige effecten heeft op het milieu, moeten maatregelen volgen ook al is er nog sprake van wetenschappelijke onzekerheid.



Bewonersoverleg
Duinoord



BEWONERSORGANISATIE
ZEEHELDENKWARTIER
DE GROENE ELAND

STICHTING
SOS
DEN HAAG



Ontbrekende stukken

Vanwege de nog ontbrekende stukken, die we hebben opgevraagd (o.a. het advies van de ACOR, DO met dwarsprofielen van de huidige en toekomstige situatie – in transparanten) houden we het recht voor om dit bezwaarschrift eventueel aan te vullen met nieuwe punten.

Op grond van bovenstaande argumenten zijn wij van mening dat bij de toetsing van de kapvergunning en de afweging van belangen van de criteria van de APV (art 2:88 lid 1: de natuur-, educatieve en milieuwaarden; en de belevings- en gebruikswaarden) de genoemde waarden onvoldoende tot hun recht zijn gekomen.

Daarnaast hebben we beargumenteerd dat het vaststaande beleid om geen bomen te kappen tenzij het aantoonbaar niet anders kan, niet is gevolgd.

Daarom verzoeken wij u om de kapvergunning te vernietigen.

Wij dienen geen verzoek in bij de rechtbank voor een voorlopige voorziening omdat uw woordvoerder ons heeft toegezegd dat uw gemeente het advies van de bezwarencommissie zal afwachten voordat er gekapt gaat worden.

Hoogachtend,

G. Lucius - voorzitter
Bewonersoverleg Duinoord

L. van Noort - penningmeester
Bewonersoverleg Duinoord

G.A.M. Moerman - voorzitter
Bewonersorganisatie ZeeheldenKwartier

C. de Koning - voorzitter
Wijkoverleg Zorgvliet



Bewonersoverleg
Duinoord



BEWONERSORGANISATIE
ZEEHELDENKWARTIER
DE GROENE ELAND

STICHTING
SOS
DEN HAAG



bomenstichting den haag

Stichting SOS Den Haag

C.M. Visser - voorzitter
Bomenstichting Den Haag

Lijst van producties

1. Bestreden besluit, d.d. 17-09- 2021, met kenmerk 202113971/8048272
2. Bomenstichting Den Haag, inspreektekst 1^e termijn Cie Leefomgeving, 6-12-2018
3. Bomenstichting Den Haag, inspreektekst 2^e termijn Cie Leefomgeving, 13-12-2018