

KORTGEDINGDAGVAARDING

Vandaag, de _____ maart tweeduizendzeventien;
heb ik,

op verzoek van:

de stichting **Stichting Laat de Laresse**, gevestigd te Amsterdam,

die voor deze zaak woonplaats kiest aan het adres Rapenburg 83 te (2311 GK) Leiden, op het kantoor van de advocaten mrs. E.A.W. Driest MRE en T. Novakovski, van wie mr. T. Novakovski in deze zaak tot advocaat wordt gesteld;

GEDAGVAARD IN KORT GEDING :

de publiekrechtelijke rechtspersoon **Gemeente Amsterdam**, gevestigd te Amsterdam, kantoorhoudende aan het adres Amstel 1 te (1011 PN) Amsterdam, aan het laatstgenoemde adres mijn exploit doende en een afschrift hiervan latende aan:

OM :

op [ZITTINGSDATUM], 's morgens / 's middags om [TIJDSTIP] uur, in persoon of vertegenwoordigd door een advocaat te verschijnen ter terechtzitting van de voorzieningenrechter van de rechtbank Amsterdam, zittingsplaats Amsterdam, die zal worden gehouden aan het adres Parnassuslaan 220 te (1070 AV) Amsterdam;

MET AANZEGGING :

- dat indien gedaagde niet in persoon en evenmin vertegenwoordigd door een advocaat op de terechtzitting verschijnt en de voorgeschreven termijnen en formaliteiten in acht zijn genomen, de rechter verstek tegen gedaagde zal verlenen en de hierna omschreven vordering zal toewijzen, tenzij deze hem onrechtmatig of ongegrond voorkomt;
- dat bij verschijning in het geding van gedaagde een griffierecht zal worden geheven, te voldoen binnen vier weken te rekenen vanaf het tijdstip van verschijning;
- dat de hoogte van de griffierechten is vermeld in de meest recente bijlage behorend bij de Wet griffierechten burgerlijke zaken, die onder meer is te vinden op de website: www.kbvg.nl/griffierechtentabel;



- dat van een persoon die onvermogen is, een bij of krachtens de wet vastgesteld griffierecht voor onvermogenen wordt geheven, indien hij op het tijdstip waarop het griffierecht wordt geheven heeft overgelegd:

1°. een afschrift van het besluit tot toevoeging, bedoeld in artikel 29 van de Wet op de rechtsbijstand, of indien dit niet mogelijk is ten gevolge van omstandigheden die redelijkerwijs niet aan hem zijn toe te rekenen, een afschrift van de aanvraag, bedoeld in artikel 24, tweede lid, van de Wet op de rechtsbijstand, dan wel

2°. een verklaring van het bestuur van de raad voor rechtsbijstand, bedoeld in artikel 7, derde lid, onderdeel e, van de Wet op de rechtsbijstand waaruit blijkt dat zijn inkomen niet meer bedraagt dan de inkomens bedoeld in de algemene maatregel van bestuur krachtens artikel 35, tweede lid, van die wet.

DE GRONDEN:

Eiseres zal hierna worden aangeduid als de Stichting, gedaagde als de gemeente.

1 Inleiding

- 1.1 De gemeente gaat groot onderhoud uitvoeren in de De Lairessestraat en de Cornelis Krusemanstraat (hierna gezamenlijk: de "**Lairessestraat**"). Tegelijkertijd c.q. aansluitend wil de gemeente deze straten herinrichten. De bewoners en andere belanghebbenden uit de buurt hebben – in een heel laat stadium – kennisgenomen van de herinrichtingsplannen en maken zich grote zorgen over wat deze herinrichtingsplannen voor de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de functionaliteit van de straat zullen betekenen. De gemeente stelt dat de herinrichtingsplannen zijn ingegeven door de wens om de verkeersveiligheid in het algemeen en die van fietsers in het bijzonder te vergroten, maar de herinrichtingsplannen – zoals vastgelegd in het Definitief Ontwerp (hierna: "**DO**") – getuigen van een gebrek aan realiteitszin. Bovendien wordt de gestelde veiligheidsdoelstelling met deze plannen niet bereikt.
- 1.2 De realiteit is dat de Lairessestraat een te krap bemeten straat is om alle functionaliteiten conform de daarvoor geldende normen in te passen. Juist dan is het van essentieel belang dat de weg *flexibel* wordt ingericht, zodat alle verkeersdeelnemers manoeuvreerruimte hebben wanneer de verkeerssituatie daarom vraagt. Het herinrichtingsplan van de gemeente kenmerkt zich echter door *rigiditeit*. Door de – krap en niet reëel bemeten – parkeerstroken te positioneren tussen de (smalle) rijbaan en het (smalle) fietspad in, wordt aan zowel het fietsverkeer als aan het snelverkeer (inclusief het openbaar vervoer en de hulpdiensten) iedere manoeuvreerruimte ontnomen. Elke manoeuvre – of het nu gaat om een in- of uitstappende passagier of een stilstaande bezorgbus – zal leiden tot opstoppingen, vertragingen, frustraties en potentieel levensgevaarlijke situaties. In het geval van incidenten (zoals een verkeersongeval of een brandend huis) kunnen de hulpverleners niet ter plaatse komen en/of zal de hele straat lange tijd geblokkeerd zijn. Bovendien zullen er onnodig veel bomen gekapt moeten worden om de rigide functionaliteiten in te passen.
- 1.3 De Stichting heeft alles in het werk gesteld om de gemeente te laten inzien dat de herinrichting zoals door de gemeente besloten in de praktijk niet werkbaar is. Sterker nog, de Stichting is zelfs met een alternatief plan gekomen dat een oplossing biedt voor alle problemen die het plan van de gemeente met zich brengt en tegelijkertijd de belangrijkste

uitgangspunten van de gemeente – vrijliggend fietspad met behoud van bomen en parkeerplaatsen – respecteert. Deze oplossing, die door verkeerskundigen positief wordt beoordeeld, houdt in dat de positie van de parkeerstrook en het vrijliggend fietspad wordt omgedraaid. Zo ontstaat manoeuvreerruimte voor alle weggebruikers, waardoor een maximale flexibiliteit wordt gegarandeerd.

- 1.4 In de onderhavige omstandigheden, waarin het evident is dat aan het herinrichtingsplan van de gemeente grote nadelen kleven, terwijl er objectief betere alternatieven voorhanden zijn, moet worden geoordeeld dat de gemeente in redelijkheid niet kan vasthouden aan het eigen “Definitief Ontwerp” (hierna te noemen het “**DO**”). Dit geldt te meer nu de gemeente de bewoners en andere belanghebbenden te laat over haar plannen heeft geïnformeerd en aan hen slechts illusoire inspraakmogelijkheden heeft geboden.
- 1.5 Nu de gemeente – alle pogingen van de Stichting ten spijt – niet bereid is het DO aan te passen, ziet de Stichting zich genoodzaakt dit in kort geding af te dwingen.
- 1.6 In de dagvaarding worden ter toelichting op de vordering achtereenvolgens de volgende onderwerpen behandeld:

Hoofdstuk 2: Feiten en achtergronden

Hoofdstuk 3: De vordering

Hoofdstuk 4: Definitief Ontwerp: onzorgvuldige motivering en belangenafweging

Hoofdstuk 5: Het alternatief voorstel van de Stichting

Hoofdstuk 6: Onzorgvuldige voorbereiding van de herinrichting

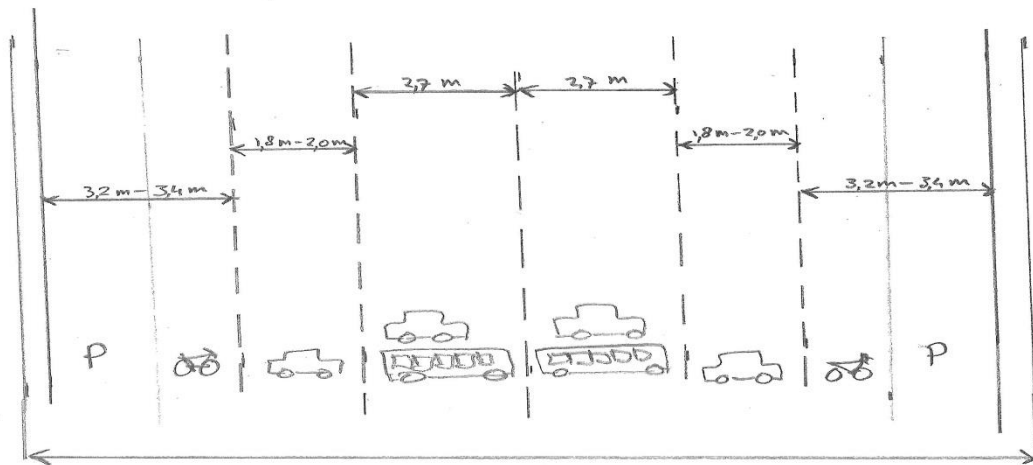
Hoofdstuk 7: Bevoegdheid civiele rechter/ontvankelijkheid eiser in civiele procedure; spoedeisend belang

- 1.7 Voor een beschrijving van het toepasselijk juridisch kader verwijst de Stichting naar **productie 1**.

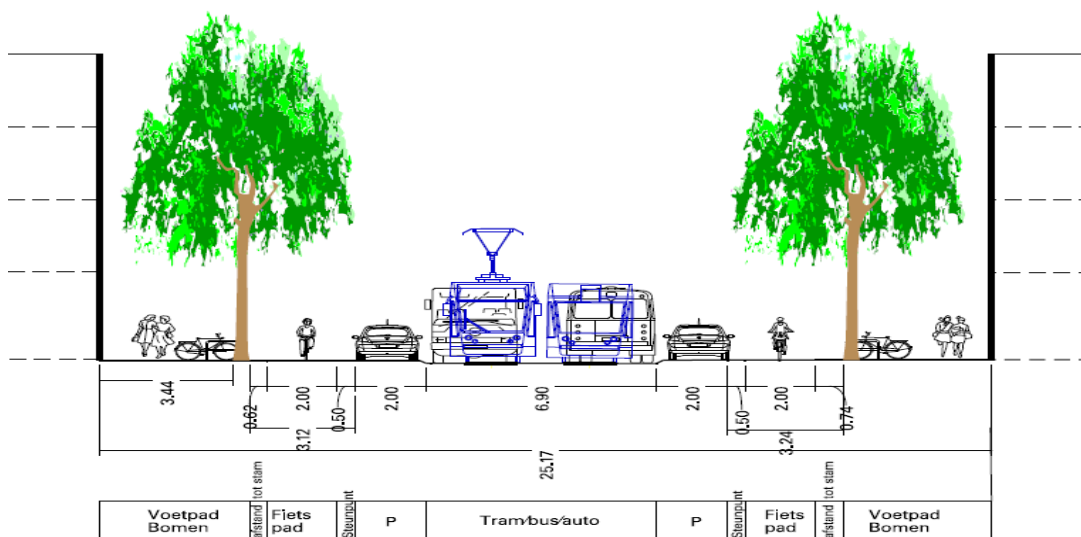
2 Feiten en achtergronden

- 2.1 De Laressestraat is toe aan groot onderhoud. De gemeente combineert het onderhoud met een integrale herinrichting van de straat. Over die plannen vindt op bestuurlijk niveau al geruime tijd overleg plaats, in ieder geval sinds 2011. Dit blijkt uit het stuk waarmee het Dagelijks Bestuur (“**DB**”) van de bestuurscommissie Zuid op 12 juli 2016 het Voorlopig Ontwerp (“**VO**”) voor de herinrichting ter bespreking en vaststelling heeft voorgelegd aan het Algemeen Bestuur (“**AB**”) (**productie 2**). Uit datzelfde stuk blijkt dat in maart 2014 de eerste versie van een Nota van Uitgangspunten is opgesteld. Uiteindelijk is in januari 2016 de laatste versie van de Nota van Uitgangspunten (“**NvU**”) vastgesteld (**productie 3**). De bewoners en andere belanghebbenden zijn bij al die stappen niet betrokken, noch zijn de relevante stukken bekendgemaakt. Kortom: de buurt wist al die tijd van niets.
- 2.2 De huidige inrichting van de straat bestaat uit één grijze asfaltplak tussen de bomenrijen die op een afstand van ruim 17m van elkaar staan (situatie parallelparkeren). Het asfalt ligt ongeveer 60-70cm van de bomen af. Aan beide zijden van de weg is een parkeerstrook met direct daarnaast een fietsstrook. De gezamenlijke breedte daarvan varieert tussen 3,2m en 3,4m. Direct naast die fietsstrook is aan beide zijden een smalle rijbaan voor autoverkeer

(1,8m-2,0m), en direct daarnaast (in het midden) liggen rijstroken van 2,7m voor het openbaar vervoer, waarop ook overig verkeer is toegestaan. Alle genoemde stroken worden van elkaar gescheiden door stippellijnen (behalve tussen de parkeerstroken en fietsstroken waar geen afscheiding is aangebracht). Op het stuk tussen de Emmastraat en het Valeriusplein, waar zeer veel kantoren zijn gelegen, zijn schuine parkeervakken beschikbaar. Daar is het trottoir ook aanzienlijk breder. Verder is het wegprofiel daar gelijk als in de rest van de straat. Gemakshalve wordt in de tekeningen in deze dagvaarding uitgegaan van de situatie parallelparkeren. In onderstaande tekening is de huidige situatie in bovenaanzicht (bij parallelparkeren) weergegeven.



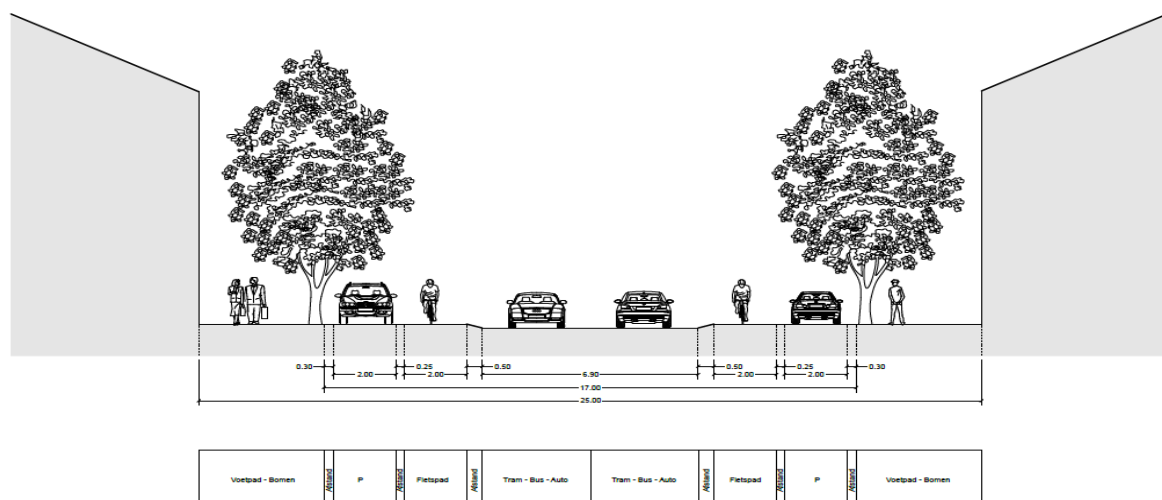
2.3 Het herinrichtingsplan van de gemeente voorziet aan weerskanten van de straat in vrijliggende fietspaden van 2 m met schampstroken van 0,5m, met links daarnaast een langspaarkeerstrook van 2 m en twee rijbanen voor al het overige verkeer van in totaal 6.9 m breed. Het VO wordt weergegeven in onderstaande schets (zie ook **productie 4**).



A-A Principe dwarsprofiel (thv De Lairessestraat 61)



- 2.4 De bewoners en andere belanghebbenden werden voor het eerst in de zomervakantie op de hoogte gebracht van de herinrichtingsplannen van de gemeente. In een brief van 3 augustus 2016 – die overigens niet onder alle bewoners werd verspreid, zelfs niet onder alle bewoners van de Lairessestraat – werd summier en met een onduidelijke tekening melding gemaakt van de plannen (**productie 5**). De brief ging vergezeld van een enquêteformulier, dat men kon invullen om zijn mening en eventuele vragen kenbaar te maken. De bewoners en andere belanghebbenden reageerden massaal en de gemeente zag zich genoodzaakt informatieavonden te organiseren. Deze werden echter ingepland *na* de vergadering van het AB van 28 september 2016 waarbij het VO is vastgesteld en goedgekeurd, en waarbij werd besloten om de verdere uitwerking tot een Definitief Ontwerp (“**DO**”) aan het DB over te laten (**productie 6**) zonder dat het AB daar nog over zou beslissen.
- 2.5 Een groot aantal bewoners en andere belanghebbenden die zich met de plannen niet kunnen verenigen heeft zich als sympathisant aangesloten bij de per 1 december 2016 opgerichte Stichting Laat de Lairesse (de Stichting). De statuten van de Stichting worden als **productie 7** overgelegd. Uit de ondertekende petitie (een voorbeeld wordt overgelegd als **productie 8**, de handtekeningenlijst als **productie 9**) blijkt concreet dat de Stichting op dit moment bijna 1300 sympathisanten kent. Dit aantal neemt nog dagelijks toe. Vanuit de Stichting is het verzet tegen de plannen georganiseerd. Dit gebeurde (onder meer) door middel van het telkens met meerdere verschillende mensen inspreken op de vergaderingen van de bestuurscommissie en ook in de Raadscommissie Infrastructuur en Duurzaamheid van de Centrale Stad.
- 2.6 De Stichting heeft verschillende bezwaren tegen het herinrichtingsplan, maar het belangrijkste bezwaar betreft de positionering van de parkeerstrook tussen de rijbaan en het vrijliggend fietspad, zodat elke manoeuvreerruimte onmogelijk wordt gemaakt en de verkeersveiligheid in het gedrang komt. De Stichting heeft daarom een alternatief plan aan de gemeente voorgesteld conform onderstaande schets (op basis van de situatie “parallelparkeren”), waarbij de positie van de parkeerstrook en het vrijliggend fietspad wordt omgedraaid (zie ook **productie 10**).



- 2.7 Het VO is eerst uitgewerkt in een concept Definitief Ontwerp (“**concept-DO**”) dat is voorgelegd aan de Centrale Verkeercommissie (CVC), die het in haar vergadering van 31 januari 2017 heeft besproken. Ondanks herhaald verzoek heeft de Stichting van die vergadering nog geen notulen ontvangen. In die vergadering is een afvaardiging van de Stichting in de gelegenheid gesteld om haar alternatief plan toe te lichten, maar er was geen ruimte om met de leden van de CVC van gedachten te wisselen. De Stichting heeft er onder meer op gewezen dat bij het concept-DO het grote aantal bezorgdiensten problemen met de doorstroming zou veroorzaken, en dat er in de praktijk onvoldoende ruimte beschikbaar zal zijn voor de brandweer. Niettemin heeft de CVC het alternatieve plan van de Stichting afgewezen en een positief advies gegeven op het concept-DO.
- 2.8 Ruim twee weken later, bij gelegenheid van het opmaken van de notulen van de vergadering van 31 januari 2017 op 14 februari 2017 (welke notulen de Stichting overigens niet heeft ontvangen), heeft de CVC dit positief advies echter ingetrokken en heeft zij aangegeven dat nog enkele aanpassingen nodig zijn, onder meer ten behoeve van laad- en losplekken en het oplossen van het ruimteprobleem voor de brandweer, derhalve enkele van de knelpunten waar de Stichting juist aandacht voor had gevraagd.
- 2.9 Het nieuwe DO is inderdaad op punten aangepast. Zo worden een aantal parkeerplaatsen omgevormd tot laad- en losplekken, wordt de fietsstrook verhoogd aangelegd ten opzichte van de parkeerstrook en worden bomen “verschoven” waar er onvoldoende ruimte is voor de brandweer. Navraag leerde later dat met “verschuiven” wordt bedoeld: kappen van de bestaande bomen en een nieuw twijgje planten.
- 2.10 Toen de CVC haar goedkeuring medio februari 2017 introk is alle informatie over het project van de website van de gemeente Amsterdam gehaald. In haar vergadering van 28 februari 2017 heeft de CVC het nieuwe DO goedgekeurd. Ook van die vergadering heeft de Stichting geen notulen ontvangen. Op 1 maart 2017 is het nieuwe DO (een nieuwe tekening met de toelichting behorende bij het vorige ontwerp) en een Nota van Beantwoording (reactie op de bezwaren van de bewoners op de reactieformulieren; **productie 11**) evenals een bewonersbrief (**productie 12**) op de website geplaatst. Omdat de nieuwe tekening vergezeld ging van de documentatie die bij het concept-DO en/of het VO behoorden, zijn uit die documentatie niet goed alle details van het DO kenbaar. Dezelfde dag zijn de werkzaamheden gestart.

3 De vordering

- 3.1 De Stichting is van mening dat de gemeente in redelijkheid niet kan vasthouden aan haar herinrichtingsplan als vastgelegd in het DO. Door het DO niet zodanig aan te passen dat een rigide weginrichting wordt vervangen door een flexibele weginrichting als voorzien in het alternatieve voorstel van de Stichting, handelt de gemeente onzorgvuldig en daarmee onrechtmatig.
- 3.2 De Stichting vordert in dit kort geding dat de gemeente wordt bevolen om:



primair:

- (i) (a) het DO te wijzigen conform het alternatieve plan van de Stichting, althans conform een vergelijkbaar alternatief plan dat voorziet in een flexibele weginrichting van de Lairessestraat met behoud van bomen en parkeerplaatsen; **of**

subsidiar:

(b) constructief overleg met de Stichting te voeren over aanpassing van het DO conform het alternatieve plan van de Stichting of een vergelijkbaar alternatief plan dat voorziet in een flexibele weginrichting van de Lairessestraat met behoud van bomen en parkeerplaatsen; **en**

(c) onder de voorwaarde dat als de gemeente na het constructief overleg met de Stichting concludeert dat dit geen aanleiding geeft tot aanpassing van het DO als bedoeld onder (i)(b), de gemeente de herinrichting conform het DO slechts mag uitvoeren, indien uit een second opinion van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), althans een andere door partijen gezamenlijk overeen te komen onafhankelijke deskundige, volgt dat het ontwerp van de gemeente de voorkeur verdient boven het alternatieve plan van de Stichting en/of boven een vergelijkbaar alternatief plan dat voorziet in een flexibele weginrichting;

- (ii) de herinrichtingswerkzaamheden op te schorten tot over het DO conform c.q. naar aanleiding van het sub (i)(a), (i)(b) en/of (i)(c) gevorderde is beslist, op straffe van een dwangsom van € 10.000 per dag of dagdeel dat de gemeente de werkzaamheden toch voortzet.

4 De bezwaren van de Stichting: de herinrichting is onzorgvuldig en onredelijk

4.1 De belangrijkste doelstelling van de herinrichting is om de verkeersveiligheid, in het bijzonder van fietsers, te vergroten (p. 24 NvU), terwijl van de uitgangspunten die aan de herinrichting ten grondslag liggen het vrijliggend fietspad met behoud van verkeersstrook voor gemengd verkeer, bomen en zoveel mogelijk parkeerplaatsen de hoogste prioriteit krijgt (p. 25 en 26 NvU). De Stichting kan zich in deze doelstelling en uitgangspunten vinden, maar is van mening dat met de uitwerking in het DO – dat onzorgvuldig tot stand is gekomen – de verkeersveiligheidsdoelstelling (evenals vele andere uitgangspunten) niet wordt bereikt en dat de uitkomst onredelijk is voor de verkeersdeelnemers en omwonenden. Door het DO komt de verkeersveiligheid juist in het gedrang, zowel voor de fietsers als voor de overige verkeersdeelnemers. Daarnaast veroorzaakt het allerlei andere praktische en onnodige problemen.

4.2 In de NvU (p. 22) wordt erkend dat de straat te smal is om alle functies te scheiden en zo een optimaal veilige situatie te creëren. Bij een te krappe ruimte is het essentieel dat de problemen die zich kunnen voordoen, worden opgevangen door een flexibele weginrichting die 'vergevingsgezind' is. Daarin ligt de kern van de bezwaren van de Stichting besloten: het DO is rigide in plaats van flexibel. Daarmee ondermijnt het DO zijn eigen verkeersveiligheidsdoelstelling. Bovendien is het DO in strijd met de andere uit de Wegenverkeerswet voortvloeiende doelstellingen van het beschermen van weggebruikers en passagiers en het waarborgen van de vrijheid in het verkeer.



- 4.3 De Bewoners hebben het VO¹ voorgelegd aan de ervaren verkeersdeskundige Max van Kelegom (De Verkeersdeskundige), wiens rapport als **productie 13** wordt overgelegd. Ook zijn conclusie is dat met de beoogde herinrichting van de Lairessestraat de verkeersveiligheid niet is gediend, maar dat sprake is van “een mate van schijnverkeersveiligheid”.²
- 4.4 De wijzigingen die in het DO ten opzichte van het VO zijn doorgevoerd – (1) verplaatsing van bomen, (2) een verhoogde schampstrook van 10 cm en (3) extra laad- en losplekken – kunnen geen verandering brengen in die conclusie en lossen de bezwaren van de Stichting niet op. Als **productie 14** wordt de reactie van de verkeersdeskundige op de laatste aanpassingen in het DO overgelegd. Daaruit blijkt dat die aanpassingen hem geen aanleiding geven zijn oordeel te wijzigen: het ontwerp van de gemeente is geen verbetering, terwijl het alternatieve ontwerp van de Stichting wel zijn goedkeuring kan wegdragen.
- 4.5 Als **productie 15** wordt een overzicht overgelegd, waarin alle voor- en nadelen van de drie relevante situaties (huidige weginrichting, het DO en het voorstel van de Stichting (zie hierna par. **)) samengevat op een rij zijn gezet. Daarnaast is in **productie 16** schematisch weergegeven in hoeverre in de relevante situaties wordt voldaan aan de uitgangspunten geformuleerd in de NvU. In een oogopslag wordt uit deze overzichten duidelijk dat het DO nagenoeg alleen nadelen voor alle weggebruikers en omwonenden kent en bovendien veel van zijn eigen uitgangspunten niet haalt. De Stichting licht hieronder de belangrijkste bezwaren toe.

Positionering en maatvoering parkeerstrook

- 4.6 De positionering en maatvoering van de parkeerstrook, zeker in onderlinge samenhang bezien, zijn funest voor de veiligheid van fietsers, automobilisten, passagiers en voetgangers (in de zin van art. 2 lid 1 sub a en b Wvw). Bovendien tast de parkeerstrook zoals gepland in het DO de bruikbaarheid van de weg aan (in de zin van art. 2 lid 1 sub c Wvw) en ondermijnt deze de vrijheid van het verkeer om tot de plaats van bestemming te komen (in de zin van art. 2 lid 1 sub d Wvw).
- 4.7 Door de parkeerstroken te positioneren tussen de rijbaan en het fietspad, wordt aan zowel het fietsverkeer als aan het autoverkeer iedere manoeuvreerruimte ontnomen, terwijl die manoeuvreerruimte in een krappe straat juist noodzakelijk is om de verkeersveiligheid te waarborgen. De fietsers worden opgesloten tussen een muur van geparkeerde auto's en een bomenrij, waardoor zij niet of nauwelijks ruimte hebben om naast elkaar te fietsen of om elkaar te passeren, maar waardoor bovendien iedere ruimte om uit te wijken (bijvoorbeeld bij openstaande portieren) ontbreekt.

De Leidraad CVC bevat voorschriften voor de minimummaten waaraan dergelijke fietspaden moeten voldoen: fietspad minimaal 2,5m breed (of 3,0m met bromfietsers) met tussen fietspad en parkeervakken een schampstrook van minimaal 0,9m. Het DO heeft een fietspad van 2,0m breed met een schampstrook van 0,5m, dus ver beneden de minimumvoorschriften.

¹ Het DO was nog niet beschikbaar.

² Rapport De Verkeersdeskundige, p. 4.



- 4.8 De muur van geparkeerde auto's die direct (zonder een schampstrook) langs de smalle rijbaan is gepositioneerd, ontnemt ook het snelverkeer ruimte om uit te wijken of even aan de zijkant stil te staan (bijvoorbeeld taxi's en bezorgdiensten), zodat elke manoeuvre op de rijbaan voor opstoppingen zorgt. Daarnaast creëert deze positionering voor passagiers (en in het bijzonder kinderen en mindervaliden) – zowel aan de rijbaanzijde als aan de fietspadzijde – extra gevaar bij het in- en uitstappen op de parkeerplaatsen. Aan de ene kant stapt men direct op de rijbaan met bussen en vrachtwagens, en aan de andere kant staat men direct tussen de fietsers en scooters die komen aanrazen. Voor mindervaliden, en rolstoelgebruikers in het bijzonder, komt daarbij nog het obstakel van de opstaande rand (aan beide zijden van het parkeervak). Hetzelfde geldt bij oversteken: ook daar levert de muur van geparkeerde auto's gevaar op, omdat (met name kinderen) direct vanuit de rij geparkeerde auto's op de drukke rijbaan staan en niet zoals nu: eerst op een rustigere fietsstrook van waaruit men goed overzicht heeft.
- 4.9 Deze effecten worden nog versterkt doordat de parkeerstroken in het DO (te) krap en niet reëel bemeten zijn. De maatvoering van de parkeerstrook wordt op de tekening aangegeven als 2,00m. Dat is te smal. De minimale parkeerbreedte is door het CROW³ in 2013 (zoals neergelegd in NEN 2443) verbreed van 2,30m naar 2,50m, omdat personenauto's steeds breder worden.⁴ Daarbij gaat het CROW uit van een normvoertuig personenauto's van 1,83m (voorheen was dit 1,75m), en een wettelijke maximumbreedte van 2,55m⁵. Juist in de De Lairesestraat staan doorgaans veel auto's geparkeerd die breder zijn dan het normvoertuig. Ook worden er vaak bestelbussen geparkeerd, die met een breedte van 2,40m-2,50m tegen het wettelijke maximum zitten. In de praktijk betekent dit dat vrijwel alle auto's en in ieder geval alle bestelauto's ruim zullen uitsteken buiten de te smalle parkeerstrook. Ze zullen ofwel uitsteken op de rijbaan, zodat de door het GVB geëiste rijbaanbreedte van 6,9m niet wordt gehaald, ofwel op de schampstrook of zelfs op het fietspad, zodat niet aan de eisen van de brandweer kan worden voldaan en extra hinder en gevaar voor het fietsverkeer zal optreden.
- 4.10 Dit geldt te meer, nu de parkeerstrook effectief niet eens 2,00m breed is. Immers, een deel (10cm?) van die breedte bestaat uit een schuine rand waar men niet op kan parkeren. Aan de andere kant is een opstaande rand van 10cm hoog, waar men vanzelfsprekend niet pàl tegenaan parkeert (ook om schade aan de velgen te voorkomen). Effectief blijft er dus van de parkeerstrook maar circa 180cm over, zelfs minder dan de breedte van de normauto, die – zoals gezegd – al smaller is dan de gemiddelde auto die in deze straat parkeert.

Zie ook hierna par. 4.11 en 4.12.**

Brandweer en bomen

- 4.11 Een vereiste van de brandweer om bij calamiteiten alle huizen te kunnen bereiken is dat er 3,00m afstand tussen de geparkeerde auto's en de bomenrij beschikbaar moet zijn. Immers, de ladderwagen kan vanwege de bovenleiding van de tram niet op de rijbaan worden geplaatst, dus moet die vanaf de dichtstbijzijnde kruising over het fietspad naar de onheilslocatie worden gereden, om daar te worden opgesteld. Daarvoor is een minimale

³ Een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

⁴ Zie b.v. <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2014-38.pdf>

⁵ Zie dezelfde bron, pagina 25



breedte van 3,0m voorgeschreven, welke breedte over het gehele fietspad beschikbaar moet zijn. Aan deze voorwaarde wordt op veel plekken niet voldaan. Om die reden is in het (nieuwe) DO ervoor gekozen om bomen die op minder dan 3m afstand van de parkeervakken staan te “verschuiven” tot een afstand van 3,2m. In de praktijk betekent dit dat de bestaande bomen worden gekapt en nieuwe stekjes worden geplant. Met het verlies van de bomen verliest de straat ook haar allure en statige uitstraling. Het is ook in strijd met een van de door de gemeente zelf in de NvU geformuleerde uitgangspunten: behoud van de beeldbepalende bomenrijen (zie p. 25 NvU). De brandweerwagen heeft overigens ook een ruimte van 5x10m nodig (dus 10 meter tussen de bomen) om zich op te kunnen stellen. In de praktijk is de ruimte tussen de bomen vaak kleiner, zodat ook om die reden bomen zullen moeten sneuvelen.

- 4.12 Daar komt bij dat ook als de bomen worden verplaatst, in de praktijk een ruimte van 3,00m tussen de parkeerstrook en de bomenrij niet beschikbaar zal zijn, omdat auto's ook op de schampstrook en de fietsstrook geparkeerd zullen worden, zoals hierboven uitgelegd. De gemeente denkt dit te voorkomen door de schampstrook en de fietsstrook 10 cm verhoogd aan te leggen, maar er kan van worden uitgegaan dat dit in de praktijk niet zal werken, aldus ook het commentaar van de verkeersdeskundige Max van Kelegom (productie 14). De gemeente gaat er immers aan voorbij dat de meeste auto's eenvoudigweg niet binnen de smalle parkeervlakken passen. De auto zal of naar de (verlaagde) rijbaan of naar de (verhoogde) schamp-/fietsstrook moeten uitwijken. De natuurlijke keuze zal de schamp-/fietsstrook zijn, aangezien daar geen auto's, bussen en trams langsracen, maar fietsen die (doorgaans) rechts houden. De gemeente heeft op geen enkele wijze aangetoond dat in de gegeven omstandigheden een verhoogde schamp- en fietsstrook het parkeergedrag anders zal beïnvloeden. Daarbij moet worden bedacht dat als ook maar één auto op de schampstrook geparkeerd staat, de doorgang voor de brandweer is belemmerd en de brandweer een brandend huis dus niet zal kunnen bereiken. Dit is een onaanvaardbaar risico.
- 4.13 Bovendien brengt een verhoogde schampstrook mee dat als auto's daar niet op gaan parkeren, de parkeervakken effectief nog eens 10 à 15 cm smaller worden, omdat een auto niet rakelings langs de verhoging kan parkeren. Dat betekent dat de geparkeerde auto's (die niet op de schampstrook worden geparkeerd) nog eens 10 à 15 cm extra op de rijbaan zullen uitsteken, terwijl die rijbaan met 6,90 cm al smaller is dan de voorgeschreven 7,00m. Het GVB ging blijkens de NvU alleen akkoord met een rijbaanbreedte van 6,90m als de parkeerstrook inclusief schampstrook ruim zouden zijn (zie p.23 NvU). De parkeerstrook is (te) smal en de schampstrook mag in de plannen van de gemeente niet gebruikt worden. Als de auto's op de rijbaan gaan parkeren – zoals de gemeente (in strijd met de eisen van het GVB) kennelijk beoogt – zal de rijbaan effectief slechts circa 6,50m breed zijn, hetgeen te smal is als twee bussen of vrachtwagens elkaar moeten passeren.
- 4.14 Opmerking verdient verder dat verhoogde schampstroken de straat minder toegankelijk maken – in het bijzonder voor mindervaliden – en de gemeente daarmee niet voldoet aan de verplichtingen die het VN-verdrag voor de rechten van mensen met een handicap met zich brengt.



Geen doorstroming mogelijk

- 4.15 De Lairessestraat kent dagelijks een bovengemiddeld aantal bestelbusjes met (al dan niet zakelijke) pakketten die bezorgd moeten worden bij de woningen en kantoren en dat zal – gelet op het stijgende aantal internetbestellingen – in de toekomst alleen maar meer worden. Op dit moment is het gebruikelijk dat de busjes even op de fietsstrook geparkeerd worden, terwijl fietsers tijdelijk kunnen uitwijken. Dit geldt ook voor taxi's en/of gehandicaptentransporten, die moeten stoppen om de passagiers uit te laten en/of naar de voordeur te begeleiden.
- 4.16 Door de muur van geparkeerde auto's kunnen de (bestel)busjes, taxi's en gehandicaptenvervoer in het nieuwe plan niet meer tijdelijk stoppen zonder dat er opstoppingen ontstaan. De Lairessestraat zal als gevolg van de parkeerstrook geen uitwijkmogelijkheden meer hebben, waardoor de straat één groot verkeersinfarct wordt. Het OV en de hulpdiensten is daarbij hetzelfde lot beschoren als de personenauto's, met vertragingen, frustraties en gevaarlijke situaties tot gevolg. Ook de leefbaarheid gaat achteruit door de drukte, die bovendien nadelige gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit.
- 4.17 Om doorstroming te garanderen, voorziet het DO in een aantal extra laad- en losplekken. Een handvol laad- en losplekken over een lengte van 1,5 kilometer levert echter geen noemenswaardige flexibiliteit op, aldus ook de verkeersdeskundige Max van Kelegom in zijn commentaar op het DO (productie 14). Bestelbusjes, taxi's en pakketdiensten zullen nog steeds op de weg halt houden, want extra lopen kost extra tijd, en tijd is geld. Dit geldt te meer nu de laad- en losplekken tevens fungeren als invalidenparkeerplaatsen en derhalve langdurig bezet kunnen zijn. Bovendien zijn deze slechts 2,00m breed (effectief maximaal 1,80m), terwijl een gemiddelde bestelbus al gauw 2,40m breed is. De eigen norm die de gemeente voor laad- en losplekken hanteert in de CVC Leidraad is 3,00m (minimaal 2,50m), en voor invalidenparkeerplaatsen 2,50m. In dit ontwerp worden dus ook die minimumnormen bij lange na niet gehaald. Dit heeft ook weer gevolgen voor de minimum doorgangsbreedte van 3,0m voor de brandweer op het fietspad: zeker ter plaatse van laad- en losplekken is het bijna zeker dat die breedte niet zal worden gehaald.

Parkeerplaatsen

- 4.18 Overigens worden deze extra laad- en losplekken geplaatst ten koste van de huidige parkeerplaatsen: de straat gaat volgens de telling van de gemeente van 342 naar 304 parkeerplaatsen⁶, terwijl een van de uitgangspunten in de NvU nu juist was dat parkeerplaatsen zoveel mogelijk worden behouden. Ook zijn de parkeerplaatsen in het DO niet evenredig naar parkeerbehoefte verdeeld. In de gedeeltes van de straat waar de schuinparkeerplaatsen worden weggehaald, is de vermindering van het aantal parkeerplaatsen nog veel groter (ca. 40%), terwijl juist daar de parkeerbehoefte – mede door aanwezigheid van kantoren – groot is.

Positionering vrijliggend fietspad

- 4.19 Dat de verkeersveiligheid in zijn algemeenheid gediend kan zijn met een vrijliggend fietspad, maakt niet dat het vrijliggende fietspad in dit concrete geval de verkeersveiligheid bevordert.

⁶ De toelichting op het DO, zoals vindbaar op de website van de gemeente, verkondigt nog steeds een toename van 15 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie, maar die toelichting heeft betrekking op het concept-DO en is niet meer aangepast op basis van het DO, maar niettemin zonder nadere opmerking op de website geplaatst.



Er ontbreekt een probleemanalyse en er is geen onderzoek naar gedaan of in dit concrete geval een vrijliggend fietspad als voorzien in DO de blackspots in de straat zou weghalen.⁷ De Stichting wijst erop dat de verkeersongelukken met fietsers zich in de huidige situatie uitsluitend in verband met oversteekbewegingen hebben voorgedaan en de ernstige aanrijdingen vooral tussen het openbaar vervoer en fietsers plaatsvonden. Een vrijliggend fietspad achter een parkeerhaven voorkomt zulke aanrijdingen niet, maar roept door zijn veel te krappe maatvoering juist wel weer extra veiligheidsrisico's in het leven.

- 4.20 Het daadwerkelijke gebruik en de functionaliteiten van deze straat – in combinatie met het gegeven dat het om een relatief smalle straat gaat – zijn niet in concreto bij de beoordeling betrokken. In de NvU wordt geen enkele aandacht besteed aan de andere functionaliteiten van de straat anders dan de fietsers en het OV. Bovendien geldt dat met de fixatie op een vrijliggend fietspad verscholen achter een parkeerstrook aan de overige doelstellingen van de wet zoals geformuleerd in art. 2 WvW (beschermen van weggebruikers en passagiers, vrijheid op de weg) niet wordt voldaan.

Tussenconclusie

- 4.21 Het kernbezwaar van de Stichting – een rigide weginrichting die geen manoeuvreerruimte toelaat – is met de halfslachtige en in de praktijk niet werkbare aanpassingen in het DO niet weggenomen, dit in tegenstelling tot het hierna in hoofdstuk 5 te bespreken alternatieve voorstel van de Stichting. Voorts veroorzaakt het DO een reeks andere nadelen en voldoet het in grote mate niet aan zijn eigen uitgangspunten, wederom in tegenstelling tot voorstel van de Stichting. Duidelijk is dat de gemeente de oplossing van de Stichting om de positionering van de parkeerstrook en het fietspad om te draaien, niet serieus in overweging heeft genomen. Gelet op de argumenten van de Stichting, die bovendien door een verkeersdeskundig rapport zijn gestaafd, is dit onbegrijpelijk en onzorgvuldig. Tegen die achtergrond is het onrechtmatig om op basis van een kennelijk gebrekkige belangen- en feitenafweging de herinrichting conform het DO uit te voeren.

5 Het voorstel van de Stichting

- 5.1 De Stichting heeft een alternatief herinrichtingsplan aan de gemeente gepresenteerd, dat een oplossing biedt voor (bijna) alle nadelen van het ontwerp van de gemeente (**productie 17**). Opmerking verdient dat de Stichting zich bewust is van het gegeven dat de Laressestraat een te smalle straat is voor een ideale verkeerssituatie. Tevens onderschrijft de Stichting de doelstelling en de uitgangspunten van de gemeente: verkeersveiligheid, door middel van zo mogelijk een vrijliggend fietspad en zoveel mogelijk behoud van bomen en parkeerplekken. De Stichting heeft daarom met name gezocht naar een oplossing voor de rigiditeit die het ontwerp van de gemeente kenmerkt en die de meeste problemen veroorzaakt.
- 5.2 De oplossing die de Stichting heeft gevonden is even eenvoudig als effectief: als slechts de posities van de parkeerstrook en het vrijliggend fietspad worden verwisseld (met invoering van schampstroken), is flexibel en soepel verkeer voor alle verkeersdeelnemers mogelijk. Zowel fietsers als andere weggebruikers hebben effectief meer ruimte omdat zij gemakkelijk

⁷ Vgl. NvU, p. 12.



kunnen uitwijken; opstoppingen door stilstaande bezorgdiensten zijn niet aan de orde; en de brandweer kan overal bij.

- 5.3 Uit de hiervoor genoemde overzichten van alle voor- en nadelen en scores op de uitgangspunten van de diverse ontwerpen (producties 15 en 16), blijkt dat het alternatieve voorstel van de bewoners een oplossing biedt voor nagenoeg alle bezwaren die aan het ontwerp van de gemeente kleven.
- 5.4 Ook de Verkeersdeskundige is positief over het voorstel van de Stichting. In zijn rapport benoemt hij als voordelen van het voorstel onder meer:
- “er is een vorm van buffer tussen fietsverkeer en rijstroken, die als spons kan werken: auto’s hebben enige uitwijkruimte en fietsers kunnen ongehinderd met z’n tweeën naast elkaar rijden;
 - de breedte van de buffer kan variëren, afhankelijk van de beschikbare totaalbreedte van de rijbaan (de buffer fungeert dan ook letterlijk als “spons”;
 - automobilisten houden door de vorm (breedte en helderheidscontrast) meer afstand tot de fietsstrook, dit in tegenstelling tot de huidige situatie waar de automobilisten door de smalle markeringsstreep en de suggestieve belijning dichter op de fietsstrook rijden en daarmee fietsers in gevaar brengen;
 - fietsers hebben de gelegenheid op elk punt van hun route naar de overkant over te steken om hun daar liggende bestemming te bereiken;
 - bezorgend verkeer en taxi’s hebben de gelegenheid, indien geen parkeerplaats vrij is, toch ter hoogte van hun bestemming te kunnen stoppen en laden/lossen (“dubbelparkeren”).”⁸ [onderstreping adv]
- 5.5 Op haar website stelt de gemeente dat de CVC negatief over het alternatieve voorstel van de Stichting heeft geadviseerd “onder meer vanwege het gevaar van laden en lossen op de fietsstrook en de onveiligheid van fietsers als gevolg van auto’s die het fietspad moeten kruisen om te kunnen parkeren.”⁹ De Stichting begrijpt dat laden en lossen en parkeerbewegingen nadelen zijn van een fietspad naast de rijbaan, maar weerspreken dat de situatie ‘gevaar’ of ‘onveiligheid’ zal opleveren.
- 5.6 De Stichting wijst erop dat er *geen enkel ongeluk* heeft plaatsgevonden op de huidige fietsstrook, die in de huidige situatie slechts optisch is aangegeven door een onderbroken strook op de rijbaan. De ongelukken die de Stichting bekend zijn vonden plaats bij oversteekbewegingen, zoals overigens ook wordt bevestigd in de NvU (pagina 12). De “onveiligheid” van de huidige fietsstroken lijkt dus vooral gevoelsmatig, maar blijkt niet uit feitelijk optredende ongevallen. Niettemin behelst het voorstel van de Stichting een substantiële verbetering ten opzichte van de huidige situatie: er ontstaat door de schampstroken immers een vrijliggend fietspad¹⁰, hetgeen in de NvU als belangrijkste uitgangspunt is gesteld. De NvU zegt niets over de locatie waar dat vrijliggende fietspad moet komen, dus het voorstel van de Stichting voldoet daar even goed aan. Bovendien voldoet het fietspad aan het criterium vrijliggend door de schampstroken, zoals in de CVC

⁸ Rapport De Verkeersdeskundige, p. 7-8.

⁹ [https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/per-stadsdeel/werk-weg-\(zuid\)/oud-zuid/lairessestraat/](https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/per-stadsdeel/werk-weg-(zuid)/oud-zuid/lairessestraat/)

¹⁰ In het oorspronkelijke voorstel is er alleen een schampstrook van 1m tussen de rijbaan en het fietspad. Omdat dit op bezwaren van de gemeente stuitte, is nu voorzien in schampstroken aan beide zijden van het fietspad.



Leidraad uiteen is gezet. De schampstroken functioneren als buffer, waardoor het snelverkeer – anders dan in de huidige situatie – daadwerkelijk op afstand van het fietsverkeer wordt geleid. Laden en lossen zal weliswaar op de fietsstrook en schampstrook plaatsvinden, maar een deel van het fietspad en schampstrook blijft bruikbaar, in tegenstelling tot de huidige situatie. Voorts miskent de CVC dat parkeerbewegingen over de fietsstrook in de praktijk ook zullen gebeuren bij de inrichting conform het DO. In dat soort situaties kiezen veel automobilisten ervoor om bij het parkeren vooruit in te steken en dan achteruit vanaf het fietspad te parkeren, om te voorkomen dat er op de rijbaan een opstopping plaatsvindt. Bovendien geldt dat parkerende auto's geen snelverkeer meer zijn, waardoor er van een onveilige situatie geen sprake zal zijn.

- 5.7 Met het plan van de Stichting wordt zowel de verkeersveiligheid van fietsers als de verkeersveiligheid in het algemeen vergroot en wordt de door de gemeente geformuleerde doelstelling evident beter gediend. Bovendien wordt een vrijliggend fietspad gerealiseerd, hetgeen een essentieel uitgangspunt van de gemeente is. Ook aan de andere uitgangspunten van de gemeente, zoals neergelegd in de NvU, wordt beter voldaan, nu ter zake niets gewijzigd hoeft te worden en er dus geen bomen en parkeerplaatsen (inclusief de schuinparkeerplaatsen) hoeven te verdwijnen (zie ook het overzicht in productie 16). Daar komt bij dat het voorstel meer recht doet aan de overige doelstellingen van de Wegenverkeerswet: het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

6 Onzorgvuldige voorbereiding van de herinrichting

- 6.1 Zoals hiervóór in par ** aan de orde is gekomen, zijn het DO en de daaraan ten grondslag liggende besluiten inzake de herinrichting van de De Lairessestraat naar hun inhoud onredelijk en onzorgvuldig. Daar komt bij dat ook de totstandkoming van deze besluiten onzorgvuldig is geweest. De bewoners en andere belanghebbenden zijn zodanig laat over de herinrichtingsplannen geïnformeerd, dat hun bezwaren - hoe legitiem ook – bij voorbaat niet het gewenste effect konden sorteren. Dit maakt de onrechtmatigheid van het handelen van de gemeente des te prangender en de noodzaak om dit te repareren des te groter. De Stichting licht dit toe.
- 6.2 De gemeente is jarenlang met verschillende partijen in gesprek geweest over de herinrichting van de Lairessestraat, over een NvU en over een VO, maar daarbij heeft zij op geen enkel moment de bewoners of andere belanghebbenden betrokken. Vaststaat dat het VO – in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en de belangenafwegingsplicht – tot stand is gekomen en is vastgesteld zonder dat daarbij de belangen van belanghebbenden zijn gehoord en afgewogen.
- 6.3 Tijdens de vergadering waarbij het VO is vastgesteld, is onderkend dat de informatievoorzieningen en inspraakmogelijkheden gebrekkig en onvoldoende zijn geweest. Het AB was echter van mening dat dit nog voldoende kon worden gecompenseerd in het vervolg van het traject. Dat is niet gebeurd.
- 6.4 In de eerste plaats hebben belanghebbenden pas voor het eerst tijdens de informatieavonden van 29 september en 5 oktober 2016 een toelichting gekregen op het VO



en de herinrichtingsplannen van de gemeente. Pas vanaf dat moment kon men zich een mening vormen over de plannen en de gevolgen daarvan. Waar de gemeente jaren heeft gehad om haar plannen te ontwikkelen, moesten de bewoners binnen een tijdbestek van uiteindelijk minder dan vier maanden (van oktober 2016 tot en met januari 2017) zich organiseren en hun bezwaren formuleren en onderbouwen. Dit terwijl de Stichting niet over alle informatie beschikte en de gemeente niet of niet tijdig besliste op haar verzoeken om openbaarmaking van die informatie.

6.5 Niettemin heeft de Stichting alles in het werk gesteld om haar bezwaren duidelijk te maken en te motiveren, onder meer door op alle inspraakgelegenheden met verschillende bewoners en belanghebbenden in te spreken. Ondanks de beperkte tijd die zij tot haar beschikking had, heeft de Stichting zelfs een alternatief voorstel uitgewerkt, dat bovendien door verkeersdeskundigen positief is beoordeeld. De Stichting is de indruk gegeven – bij haar is het vertrouwen gewekt – dat haar alternatieve plan (alsnog) in volledigheid in de besluitvorming zou worden meegenomen. In werkelijkheid was daar geen ruimte voor. De start van de herinrichtingswerkzaamheden stond op korte termijn gepland; naar achteraf bleek was het project op het moment van de inspraak zelfs reeds aan een aannemer gegund. Dat werd duidelijk uit een telefoongesprek dat de projectleider op 1 februari 2017 had met de voorzitter van de Stichting, waarin hij hem informeerde dat als het alternatief van de Stichting niet door de CVC was afgekeurd, hij de aannemer, die al in de startblokken stond, had moeten informeren dat die pas “enkele maanden” later kon beginnen. Vanwege deze tijdsdruk stond de gemeente – zo kan achteraf worden vastgesteld, en zo is ook gebleken – bij voorbaat niet open voor wezenlijke wijzigingen in het DO, ongeacht hoe belangrijk de bezwaren van de Stichting waren. Tekenend in dit verband is een e-mail van de projectleider van 2 maart 2017, die na goedkeuring van het DO door de CVC aan de voorzitter van de Stichting schrijft: “Tijd is er niet meer.” (**productie 18**).

6.6 Tegen deze achtergrond is de conclusie gerechtvaardigd dat de inspraakmogelijkheden van de Stichting slechts voor de vorm geboden waren, en materieel bij voorbaat niet het gewenste effect konden sorteren. De besluitvorming was met de vaststelling van het VO te ver gevorderd en de tijdsdruk was te hoog om wezenlijke wijzigingen zelfs maar in overweging te nemen, laat staan toe te passen. In plaats daarvan kwam de gemeente voor de bezwaren waar ze niet omheen kon met halfslachtige en in de praktijk niet werkbare oplossingen. De inspraakmogelijkheden van de Stichting waren illusoir. Op die manier heeft de gemeente onvoldoende rekening gehouden met de belangen en de bezwaren van de Stichting, en dus van de bewoners en andere belanghebbenden, en heeft zij zowel het vertrouwensbeginsel als de op haar rustende belangenafwegingsplicht geschonden. Ook op die grond is de gemeente gehouden de gebreken in de besluitvorming te repareren en het DO materieel te heroverwegen in samenspraak en overleg met de Stichting.

7 Bevoegdheid civiele rechter/ontvankelijkheid eisers in civiele procedure; spoedeisend belang

7.1 Een bestuursrechtelijke rechtsgang staat niet open tegen de herinrichting en zal ook op een later moment niet open komen te staan. Van de Stichting kan redelijkerwijs niet worden verwacht dat zij wacht op de verkeersbesluiten voor het aanbrengen van verkeerstekens die mogelijk in de toekomst nog zullen worden genomen. Bovendien zien deze verkeersbesluiten niet op de positionering van de parkeerstrook, fietsstrook, rijbaan en OV,



terwijl de voornaamste bezwaren van de Stichting daartegen gericht zijn. Dit brengt mee dat de Stichting zich alleen tot de civiele rechter kan wenden over (de samenhangende aspecten van) de herinrichting.

- 7.2 Tegen het kappen van de bomen heeft de Stichting overigens wel bezwaar gemaakt en een voorlopige voorziening gevraagd (**producties 19 en 20**). De behandeling van de voorlopige voorziening is gepland op donderdag 23 maart 2017.
- 7.3 De werkzaamheden in de straat zijn op 1 maart jl. begonnen. Uit de voormelde e-mail van de projectleider van 2 maart jl. (productie 18), wordt duidelijk dat de onderhouds- en de herinrichtingswerkzaamheden niet los van elkaar kunnen worden gezien, hoewel de Stichting overigens wel moeite heeft te begrijpen waarom de vervanging van het riool invloed zou hebben op de beslissing om de parkeerstrook en het fietspad van positie te wisselen. De Stichting – evenals de gemeente – heeft er dan ook een spoedeisend belang bij dat de werkzaamheden worden opgeschort totdat (opnieuw) over het DO is beslist, teneinde (zoveel mogelijk) te voorkomen dat uitgevoerde werkzaamheden moeten worden teruggedraaid.

M I T S D I E N

het de voorzieningenrechter bij de rechtbank Amsterdam behage bij vonnis in kort geding, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad, gedaagde te bevelen om:

primair:

- (i) (a) het DO te wijzigen conform het alternatieve plan van de Stichting, althans conform een vergelijkbaar alternatief plan dat voorziet in een flexibele weginrichting van de Laressestraat met behoud van bomen en parkeerplaatsen; **of**

subsidiair:

(b) constructief overleg met de Stichting te voeren over aanpassing van het DO conform het alternatieve plan van de Stichting of een vergelijkbaar alternatief plan dat voorziet in een flexibele weginrichting van de Laressestraat met behoud van bomen en parkeerplaatsen; **en**

(c) onder de voorwaarde dat als de gemeente na het constructief overleg met de Stichting concludeert dat dit geen aanleiding geeft tot aanpassing van het DO als bedoeld onder (i)(b), de gemeente de herinrichting conform het DO slechts mag uitvoeren, indien uit een second opinion van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), althans een andere door partijen gezamenlijk overeen te komen onafhankelijke deskundige, volgt dat het ontwerp van de gemeente de voorkeur verdient boven het alternatieve plan van de Stichting en/of boven een vergelijkbaar alternatief plan dat voorziet in een flexibele weginrichting;

- (ii) gedaagde te gebieden de herinrichtingswerkzaamheden op te schorten tot over het DO conform c.q. naar aanleiding van het sub (i)(a), (i)(b) en/of (i)(c) gevorderde is beslist, op straffe van een dwangsom van € 10.000 per dag of dagdeel dat de gemeente de werkzaamheden toch voortzet;



- primair en subsidiair:
- (iii) gedaagde te veroordelen in de kosten van dit kort geding, waaronder de nakosten, te voldoen aan eisers binnen zeven dagen na dagtekening van het vonnis, onder bepaling dat indien de kosten niet binnen de gestelde termijn zijn voldaan, vanaf de achtste dag na dagtekening van het vonnis wettelijke rente daarover is verschuldigd.

De producties worden separaat toegestuurd.

De kosten van dit exploit zijn:

