

Pleitnota

Voorzieningenrechter rechtbank Amsterdam
Zitting d.d. 30 maart 2017 te 13:45 uur
625730/KG 17-320

Inzake

Stichting Laat de Lairesse

tegen

Gemeente Amsterdam

Edelachtbare,

1 Inleiding

- 1.1 Vandaag staat een van de – nu nog – mooiste straten van Amsterdam centraal: de De Lairessestraat/C. Krusemanstraat (hierna: Lairessestraat).



- 1.2 Een straat die tevens een van de belangrijkste aanrijdroutes naar het centrum van Amsterdam is, zoals blijkt uit de getoonde dia.



- 1.3 De gemeente is voornemens de Lairessestraat opnieuw in te richten en de bewoners vrezen dat het herinrichtingsplan van de gemeente – zoals vastgelegd in het Definitief Ontwerp (productie 21 dagvaarding) – funeste gevolgen gaat hebben voor de verkeersveiligheid, functionaliteit, leefbaarheid en allure in en van de straat. Zij hebben zich verenigd in de Stichting Laet de Lairesse (hierna: de Stichting). Deze Stichting spreekt met één stem namens bijna 1300 sympathisanten die zich uit eigen beweging bij de Stichting hebben aangesloten: bewoners van de straat, maar ook kantoren, bedrijven en scholen die in de Lairessestraat zijn gevestigd (zie producties 7, 8 en 9 dagvaarding). En die stem vraagt u vandaag een halt toe te roepen aan het onrealistische en onwerkbaar plan van de gemeente. Want bij de gemeente vindt de Stichting – ondanks talloze pogingen – geen gehoor.

2 **Bezwaren tegen DO: het past niet**

- 2.1 Een van de bewoners van de Lairessestraat, de wereldberoemde architect en stedenkundige Rem Koolhaas, omschreef tijdens een inspraakavond de essentie van de Lairessestraat met de volgende woorden:

“Mijn straat is een stedelijk biotoop die een ongewoon groot aantal stedelijke functies mogelijk maakt: wonen, werken, publieke functies, concerten, schoolgebouwen, hospitalen. Alles floreert en is mogelijk dankzij de flexibiliteit en het incasseringsvermogen van de straat, die moeiteloos brandweer, ambulance, bussen, taxi's, ubers, vuilcontainers,



bezorgers, bejaarden en bestemmingsverkeer verwerkt.”

2.2 De foto's die te zijn in de volgende dia's illustreren deze flexibiliteit treffend.





- 2.3 Haar flexibiliteit en incasseringsvermogen is de kracht en de kwaliteit van De Lairessestraat. En juist die flexibiliteit dreigt door de plannen van de gemeente ten onder te gaan. Rem Koolhaas sprak daarover in:

“Wij zijn allemaal ongelooflijk ongerust dat die kwaliteit, die flexibiliteit van de straat onder druk komt te staan door een nieuw plan met zulke minimale dimensies dat ieder incident, iedere parkeerbeweging, iedere bezorging, het totale systeem belast en aanzienlijk zal vertragen.”

- 2.4 De kern van de bezwaren van de Stichting is dat de flexibiliteit van de straat in de plannen van de gemeente plaats moet maken voor rigiditeit, met alle funeste gevolgen van dien. En waarom? Omdat de gemeente de verkeersfunctionaliteiten in de straat probeert in te passen op een manier waar in de praktijk eenvoudigweg geen ruimte voor is.
- 2.5 Ik toon u een tabel met de maatvoeringen die de Leidraad CVC voorschrijft. Daarbij is het van belang te benadrukken dat de Leidraad CVC maatvoeringen hanteert die specifiek voor de gemeente Amsterdam bedoeld zijn, omdat de landelijke richtlijnen van het CROW niet altijd binnen de gemeente Amsterdam kunnen worden toegepast, aldus het voorwoord van de Leidraad CVC:

Tot een eigen Leidraad is destijds gekomen, omdat enerzijds de landelijke ontwerprichtlijnen van de CROW niet op alle ontwerpprincipes een antwoord geven en anderzijds omdat deze richtlijnen niet altijd binnen Amsterdam toegepast kunnen worden. De CROW ontwerprichtlijnen zijn namelijk geschreven vanuit een optimaal ter beschikking staande infrastructurele openbare ruimte. En juist daar is in Amsterdam vaak geen sprake van. Binnen deze vaak krappe openbare ruimte moeten dan prioriteiten worden gesteld en keuzes worden gemaakt. Daartoe staan door het Amsterdamse gemeentebestuur vastgestelde beleidskaders ter beschikking. Die keuzes dienen echter ook op inhoudelijk ontwerpniveau te worden gemaakt. En daartoe dient de Leidraad CVC.

- 2.6 In de tabel zijn naast de maatvoeringen van de Leidraad CVC de maatvoeringen opgenomen die de gemeente in het herinrichtingsplan van de Lairessestraat toepast. Direct valt op dat in de Lairessestraat steeds de



minimummaten worden toegepast en sommige minimummaten worden zelfs bij lange na niet gehaald.

Strook	Norm (minimum) ²	DO	Alternatief
Auto – dubbelstrooks 2-richting	7,00	6,90	6,90
Voetgangersstrook	2,00	2,00+	2,00+
Eénrichtingsverkeer fietspad	2,50	2,00	2,00
Schampstrook tussen rijbaan en vrijliggend fietspad	0,50	nvt	0,50
Schampstrook fietspad naast parkeerstrook	1,20	0,5	Nvt
Parkeerstrook	2,50	2,00	2,00
Laden en lossen	3,00	2,00	Flex 3,00+
Invalidenparkeerplaatsen	2,50	2,00	2,00
Calamiteittransport	3,00	X ³	Flex 3,00+

- 2.7 Dit terwijl in de inleiding van de Leidraad (par. 2.1) wordt benadrukt dat een goed ontwerp nooit een optelsom van (minimale) maatvoeringen moet zijn, maar gebaseerd dient te zijn op bewuste afwegingen en keuzes met betrekking tot het gewenste gebruik en beschikbare mogelijkheden tot inpassing.

Van belang is te beseffen dat de in de Leidraad genoemde zaken, uitgangspunten en maatvoeringen altijd in samenhang gezien moet worden met het totaal van een inrichtingsvoorstel. Een goed ontwerp is nooit een optelsom van (minimale) maatvoeringseenheden, maar is gebaseerd op bewuste afwegingen en keuzes met betrekking tot het gewenste gebruik en beschikbare mogelijkheden tot inpassing.

- 2.8 In de Lairessestraat zijn er geen mogelijkheden tot inpassing van alle gewenste functionaliteiten op de manier die de gemeente voor ogen heeft. De oplossing kan en mag dan niet zijn – zo volgt uit de Leidraad CVC zelf – om de straat met enkel minimale en daarom reeds te krappe maatvoeringen in te richten, laat staan met subminimale maten. Het onontkoombare resultaat daarvan is een rigide straatinrichting die in de praktijk niet goed kan functioneren. Dit geldt temeer in een straat als de Lairessestraat, die zoveel functionaliteiten moet verwerken, dat een flexibele weginrichting niet alleen wenselijk, maar zelfs noodzakelijk is.
- 2.9 Het verbaast dan ook niet dat het Definitief Ontwerp van de gemeente – in tegenstelling tot de huidige situatie en het alternatieve voorstel van de Stichting – niet of nauwelijks aan de door de gemeente zelf geformuleerde uitgangspunten (zoals geformuleerd in de Nota van Uitgangspunten [NvU], productie 3 dagvaarding) voldoet. Voor een overzicht van deze uitgangspunten en hoe de diverse ontwerpen daarop “scoren”, verwijs ik naar productie 16 dagvaarding.
- 2.10 Wat wel verbaast, is dat de gemeente – tegen beter weten in – niettemin blijft



vasthouden aan haar plan. In productie 15 dagvaarding zijn de voor- en nadelen van de diverse ontwerpen (huidige situatie, Definitief Ontwerp gemeente en alternatief voorstel Stichting) op een rij gezet. Nadelen zijn daarbij met rode tekst aangegeven. In één oogopslag wordt uit dit overzicht duidelijk dat het herinrichtingsplan van de gemeente nagenoeg alleen maar nadelen kent.

Beide overzichten zijn overigens beoordeeld en inhoudelijk juist bevonden door de Verkeersdeskundige (zie productie 25).

- 2.11 De tijd is te kort om alle nadelen van het Definitief Ontwerp in dit kort geding te bespreken. Daarom zal ik slechts enkele van de belangrijkste bezwaren van de Stichting nader toelichten. Voor het overige volsta ik met een verwijzing naar hoofdstuk 4 van de dagvaarding en de daarin genoemde producties.

De positionering van de parkeerstrook





- 2.12 Zoals te zien is in de onderhavige dia, waarin het Definitief Ontwerp is geprojecteerd op de huidige straatinrichting, wordt in het Definitief Ontwerp van de gemeente de parkeerstrook gepositioneerd tussen de rijbaan en het fietspad. De geparkeerde auto's vormen op die manier een muur tussen de rijbaan en het fietspad. Daarmee ontnemen ze aan zowel het gemengd verkeer op de rijbaan als aan het fietsverkeer op het fietspad iedere manoeuvreerruimte. Manoeuvreerruimte die juist broodnodig is, gelet op de krappe maatvoering – die nog eens extra opvalt in de projectie – van zowel de rijbaan als het fietspad in het Definitief Ontwerp.
- 2.13 Voor de fietsers betekent dit dat zij geen uitwijkmogelijkheden hebben. Als het portier van een geparkeerde auto opengaat, als een passagier uitstapt, als een voetganger tussen de auto's het fietspad oversteekt: de fietser kan niet uitwijken. Op de projectie is ook goed te zien dat de fietsers elkaar niet of nauwelijks kunnen passeren. De ruimte is simpelweg te krap.
- 2.14 De auto's is hetzelfde lot beschoren. Als het portier van een geparkeerde auto opengaat, als een passagier uitstapt, als een voetganger (kind!) tussen de auto's de rijbaan wil oversteken: de auto op de rijbaan kan niet uitwijken. Het enige wat die auto dan kan doen – als daar überhaupt nog tijd voor is – is stoppen. En een auto die stopt, veroorzaakt opstoppingen. In een drukke straat als de Lairessestraat, een belangrijke verkeersader, is dat funest. Irritatie, frustratie, vertragingen en potentieel levensgevaarlijke situaties (bijvoorbeeld als hulpdiensten niet tijdig hun doel kunnen bereiken; of wat te denken van een calamiteit op het Museumplein) voor alle weggebruikers en de bewoners zijn het onvermijdelijke gevolg. Ook de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in de straat zijn daarmee in het gedrang.
- 2.15 Als de gemeente denkt dat het wel zal meevallen met die opstoppingen, dan hoeft het maar te kijken naar de situatie die nu aan de gang is in het deel van de Lairessestraat waar de werkzaamheden zijn begonnen. De weg is daar



vernauwd en opstoppingen zijn er aan de orde van de dag.



- 2.16 De getoonde foto's illustreren bovendien hoe krap de ruimte is bij een versmalling van de weg tot circa 6,90 (van paal naar paal 6,74m).





- 2.17 Van belang hierbij is dat niet alleen het reguliere wegverkeer voor opstoppingen kan zorgen, maar (vooral) ook bezorgdiensten en taxi's. Waar zij nu ruimte hebben om even langs de weg stil te staan, is dat in het Definitieve Ontwerp niet het geval. Zij zullen dus gedwongen zijn om op de weg te stoppen. Extra laad- en losplekken kunnen dit probleem niet verhelpen, zoals ook de Verkeersdeskundige onderschrijft (zie productie 14). In de eerste plaats zijn er te weinig laad- en losplekken als je naar de tekening kijkt, maar meer laad- en losplekken is niet mogelijk, want dat zou ten koste gaan van de reguliere parkeerplekken. In de tweede plaats fungeren de laad- en losplekken tevens als invalidenparkeerplaatsen en kunnen zij dus als zodanig bezet zijn, zodat er effectief minder laad- en losplekken beschikbaar zijn. In de derde plaats zijn de laad- en losplekken veel te smal; 2,0 m in plaats van minimaal 2,5 m. Geparkeerde busjes, die al gauw 2,30-2,40m breed zijn, zullen dus hoe dan ook uitsteken.

De maatvoering van de parkeerstrook

- 2.18 Dit brengt mij tot een volgend punt van aandacht: de maatvoering van de parkeerstrook. Die is met haar 2,0 m te smal, zeker wanneer men bedenkt dat dit inclusief een schuine rand is van circa 10 cm aan de rijbaanzijde, waar een auto niet op kan staan. Effectief is de parkeerstrook dus maximaal 1,90 m breed. En zelfs die maat wordt niet gehaald, want aan de fietszijde is een verhoging van 10 cm, waar een auto niet pal langs kan parkeren. Daarmee blijft er effectief circa 1,80m van de parkeerstrook over. Dat is voor een gemiddelde auto in de Lairessestraat niet voldoende.



	10:30 21/03	14:30 21/03	17:30 21/03	22:00 21/03	09:30 22/03	22:00 22/03	09:30 23/03	22:00 23/03
Afmetingen breedte								
> 2,00 m excl spiegels	1	0	1	5	5	4	2	3
1,90-2,00 m excl spiegels	22	20	10	14	19	20	19	9
1,80-1,90 m excl spiegels	29	36	37	36	37	36	43	40
> 2,00 m incl spiegels	58	58	55	59	65	64	69	57
1,90-2,00 m incl spiegels	34	35	31	23	27	23	28	18
1,80-1,90 m incl spiegels	7	7	6	3	5	9	7	4

- 2.19 De stichting heeft gedurende drie dagen op verschillende tijdstippen geïnterviewd welke auto's er (op het stuk tussen de Emmastraat en het Valeriusplein) in de Lairessestraat geparkeerd staan en hoe breed deze auto's zijn. Uit de tabel waarin deze bevindingen zijn samengevat (productie 23), blijkt dat er op ieder moment van de dag veel auto's geparkeerd staan die breder zijn dan respectievelijk 2,00, 1,90 en 1,80 meter. Als men uitgaat van de breedte inclusief spiegels – en dat is maatgevend want de spiegels steken uit en vormen dus een obstakel – betreft dat zelfs nagenoeg alle auto's. Al die auto's zullen dus niet in de beoogde parkeervakken passen. Dan heb ik de steeds verder in aantal toenemende elektrische auto's (die vaak een stekker aan de zijkant hebben) en de extra ruimte die hun oplaadpunten in beslag nemen nog niet eens genoemd.
- 2.20 De auto's moeten dus buiten de parkeerstroken parkeren en zullen dus hoe dan ook uitsteken. De gemeente wil voorkomen dat de auto's op de schampstrook naast het fietspad parkeren door deze verhoogd aan te leggen. Beide door de Stichting bevroegde verkeerskundigen zijn van mening dat de verhoging niet het beoogde effect zal hebben (zie producties 14 en 24). Het alternatief is namelijk uitsteken op de rijbaan – en gelet op het snelverkeer dat daar direct langs de geparkeerde auto's langsrijdt – is dat geen aantrekkelijk alternatief.
- 2.21 De praktijk wijst dat ook uit, zoals blijkt uit de getoonde foto's die zijn genomen op de Amsteldijk in Amsterdam. Daar is eveneens een parkeerstrook van 2,0m breed aangelegd (direct langs de rijbaan) met een verhoging van 8 cm aan de schampstrook-/fietspadzijde. Die verhoging weerhoudt auto's er niet van om op de schampstrook te parkeren. Wat deze foto's ook aantonen, is dat als een auto buiten de parkeerstrook gaat parkeren (wat bij een te smal parkeervak wel moet), hij dit door de verhoging met het hele wiel zal doen. De bandbreedte van een gemiddelde auto is 205 mm. De auto zal dus minimaal (meer dan) 20 cm uitsteken.





- 2.22 In het Definitief Ontwerp van de Lairessestraat is er zowel aan de rijbaanzijde als aan de schampstrookzijde een verhoging. De geparkeerde auto's zullen dus aan de ene of aan de andere kant minimaal (meer dan) 20 cm uitsteken. Dit maakt het nog minder aannemelijk dat de auto's het risico zullen willen nemen om (meer dan) 20 cm op een drukke rijbaan uit te steken. Maar als het gebeurt, dan wordt niet voldaan aan de strikte eis van het GVB dat de rijbaan minimaal 6,90 breed moet zijn. Overigens stelt het GVB daarbij als voorwaarde dat er een ruime parkeerstrook met schampstrook beschikbaar dient te zijn, en dat is niet het geval. Dat is niet voor niets, want een uitstekende auto is een gevaar op de weg dat plotseling opdoemt.

Brandweer en bomen

- 2.23 Als de auto's ervoor kiezen om aan de schampstrook-/fietspadzijde met parkeren uit te steken, heeft dat niet alleen gevolgen voor de fietsers, die dan nog minder ruimte beschikbaar hebben. Het maakt ook dat niet kan worden voldaan aan de eis van de brandweer om langs de gehele lengte van de straat tussen de parkeerstrook en de bomenrij een breedte van 3,00m beschikbaar te hebben om de huizen (over het fietspad) aan te kunnen rijden in geval van een calamiteit.
- 2.24 De Stichting heeft er al eerder op gewezen dat daarvoor onvoldoende ruimte beschikbaar was. Uit de notulen van de CVC blijkt dat de brandweer dit bezwaar van de Stichting onderschreef en om die reden de voorkeur gaf aan het alternatieve plan van de Stichting (producties 2 en 3 gemeente). Als oplossing heeft de gemeente ervoor gekozen om de bomenrij circa 20 cm te verplaatsen. Met andere woorden, om bestaande bomen te kappen en nieuwe stekjes ervoor in de plaats te planten. De Stichting vindt dit een rigoureuze maatregel, die grote inbreuk doet op de schoonheid, uitstraling, allure, maar ook de leefbaarheid van de Lairessestraat.

De Stichting heeft dan ook bezwaar gemaakt tegen de verleende



kapvergunningen en tevens een voorlopige voorziening gevraagd (zie producties 19 en 20 dagvaarding). De behandeling van die voorlopige voorziening is tijdens de zitting van vorige week donderdag 23 maart jl. geschorst in afwachting van de uitkomst van dit kort geding.

- 2.25 Bovendien is het een nutteloze maatregel, omdat daarmee het probleem van buiten het parkeervak uitstekende auto's niet is weggenomen. Dat probleem wordt – zoals hiervoor al aan de orde is geweest – ook niet opgelost door de schampstrook verhoogd aan te leggen, maar eerder verder in de hand gewerkt. Immers, doordat zich aan beide weerszijden van de parkeerstrook een verhoging bevindt, zullen de auto's die niet in het parkeervak passen – en dat zijn de meeste auto's in de Lairessestraat – nog sneller ervoor kiezen om aan de fietspadzijde uit te steken en dan ook nog eens met hun hele wiel en dus minimaal ruim 20 cm. Waar de gemeente in dat verband ook nog niet over nagedacht lijkt te hebben, is waar de oplaadpunten voor elektrische auto's worden geplaatst. Daarbij dient te worden bedacht, dat één verkeerd geparkeerde auto of één oplaadpunt op de schampstrook al voldoende is om het de brandweer onmogelijk te maken om de huizen te bereiken. Gelet op de meer dan aanzienlijke kans hierop, vormt dit een onaanvaardbaar risico voor de bewoners van de Lairessestraat.

3 Vrijliggende fietspaden

- 3.1 In het licht van deze evidente en ernstige bezwaren – en dan heeft de Stichting er nu nog maar een paar genoemd – is het moeilijk te begrijpen waarom de gemeente blijft vasthouden aan het Definitief Ontwerp. De Stichting vermoedt evenwel dat het antwoord op die vraag moet worden gezocht in de wens van de gemeente om een vrijliggend fietspad aan te leggen in de Lairessestraat. Uit alle stukken blijkt dat de aanleg van een vrijliggend fietspad vanaf het allereerste begin de hoogste prioriteit had en heeft voor de gemeente (zie bijvoorbeeld de Nota van Uitgangspunten [p. 4] en de Nota van Beantwoording [p.2]).
- 3.2 Met het aanleggen van een vrijliggend fietspad wordt beoogd de veiligheid voor fietsers te verbeteren. Daar kan natuurlijk niemand tegen zijn, en dus ook de Stichting niet. Daarbij geldt evenwel dat niet de vrijliggende fietspaden het doel zijn, maar de veiligheid voor fietsers. Vrijliggende fietspaden kunnen een middel zijn om dat doel te bereiken, maar ze zijn geen doel op zichzelf.
- 3.3 De Stichting neemt graag aan dat vrijliggende fietspaden in het algemeen de (fiets) verkeersveiligheid verbeteren. Er zijn echter groeiende inzichten dat vrijliggende fietspaden niet in alle omstandigheden de beste optie zijn, zo blijkt uit de rapportages van de heer Van Kelegom en de heer Den Brinker, beiden gerenommeerde verkeerskundigen (zie productie 13 en 24). De vraag die voorligt is dan ook of vrijliggende fietspaden ook in de gegeven omstandigheden in de Lairessestraat, en op de wijze zoals deze in het Definitief Ontwerp zijn



ontworpen, de veiligheid van fietsers zullen verbeteren.

3.4 De gemeente heeft zich die vraag wel gesteld, maar hem vervolgens niet beantwoord. Zie daartoe pagina 12 NvU, waar staat dat het wenselijk is om een nadere analyse naar de oorzaak van ongevallen te doen om te bepalen of de voorgestelde maatregelen, zoals het vrijliggende fietspad, de “blackspots” weghalen. De Stichting heeft in het kader van een Wob-verzoek naar de resultaten van die analyse gevraagd¹ en als antwoord alleen een quickscan van een ernstig verkeersongeval met een fietser op het Valeriusplein ontvangen, waar zich overigens ook in de huidige situatie juist wel een vrijliggend fietspad bevindt (productie 27).

3.5 In de Nota van Beantwoording zoals die door de gemeente bij het DO wordt gepresenteerd (productie 11 dagvaarding) is het volgende vermeld:

*“Het grote aantal oversteekbewegingen van voetgangers, fietsers en ander verkeer in combinatie met de belangrijke verkeersfunctie (50 km zone) voor autoverkeer en met name het openbaar vervoer, leiden jaarlijks op sommige kruispunten en wegvakken van de De Lairesestraat tot een aantal verkeersongevallen. Het gaat met name op de kruispunten met de Jacob Obrechtstraat, de Cornelis Schuytstraat en het Valeriusplein. De hoofdtoedracht is over het algemeen het niet verlenen van voorrang van snelverkeer (auto, bus en tram) aan fietsers. De grootste groep van slachtoffers bestaat uit fietsers tussen de 12 en 15 jaar. **Daarom** is in 2011 op verzoek van de portefeuillehouders onderzocht of een variant met vrij liggende fietspaden mogelijk is.”*
[vetgedrukt adv]

3.6 Voor zover hieruit blijkt dat er een ongevallenanalyse heeft plaatsgevonden, volgt daaruit dat de onveiligheid is gelegen in een aantal “blackspots”, te weten de kruisingen met de Jacob Obrechtstraat, de Cornelis Schuytstraat en het Valeriusplein, en dat de toedracht doorgaans is dat het snelverkeer geen voorrang verleent aan fietsers. Dat is in grote lijnen overigens ook de analyse van de Stichting, met dien verstande dat ook de kruising met de Emmastraat dient te worden genoemd², en dat de hoofdtoedracht nader gepreciseerd dient te worden: het is bij uitstek het Openbaar Vervoer dat te snel over de kruispunten rijdt. Dat wordt naar de mening van de Stichting in de hand gewerkt door het feit dat het OV op elke kruising altijd prioriteit heeft, en zich daar dus ook naar gedraagt.

3.7 Bijzondere aandacht verdient het dikgedrukte woord “daarom” in de

¹ Vraag 22: analyse/evaluatie van de veronderstelde veiligheidseffecten van gescheiden fietspaden in Amsterdam en in Nederland.

² In de NvU wordt deze kruising op p.12 overigens wel aan het rijtje toegevoegd



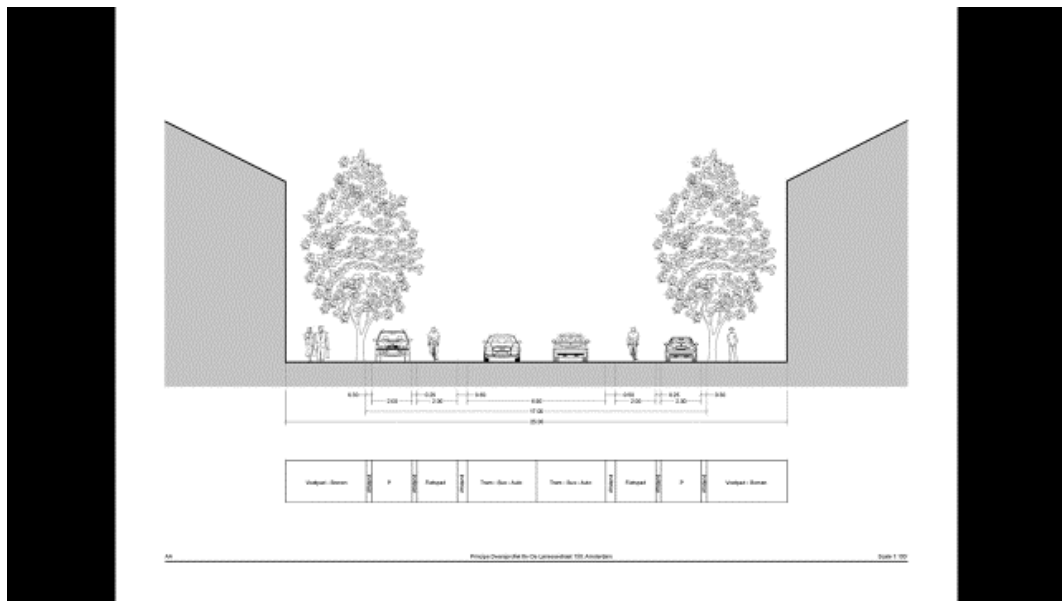
motivering van de gemeente. Uit de voorafgaande analyse volgt immers geenszins dat vrijliggende fietspaden een oplossing zullen bieden voor de geconstateerde veiligheidsrisico's. Men hoeft geen verkeerskundige te zijn om in te zien dat het oversteekrisico bij de blackspots niet wordt weggenomen door op de tussenliggende wegvakken een vrijliggend fietspad aan te leggen. Sterker nog, de verkeerskundigen constateren dat oversteekrisico's bij vrijliggende fietspaden juist toenemen.

- 3.8 In dit kader is van belang om vast te stellen dat de Lairessestraat vanuit verkeersveiligheids-perspectief geen zogenaamde "redroute" is, zie pagina 19 NvU. Het zijn slechts de genoemde blackspots die aandacht vragen. Het DO pakt die blackspots echter niet aan, maar voert wel een ingrijpende wijziging door op de tussenliggende wegvakken, terwijl daar geen bijzonder gevaar bestaat, zoals ook volgt uit de ongevallenregistratie (productie 26). Ik wijs met name naar het overzicht met de toedrachten, waarin ongelukken met fietsers op de weg niet worden genoemd.
- 3.9 Terug naar de vraag die de gemeente onbeantwoord heeft gelaten: vormen vrijliggende fietspaden de beste keuze voor de Lairessestraat? Het antwoord daarop luidt ontkennend. Voor een volwaardig vrijliggend fietspad is eenvoudigweg te weinig ruimte. Het vrijliggend fietspad als voorzien in het DO is met zijn 2,0m te smal. Bovendien voldoet de schampstrook tussen het parkeervak en het fietspad niet eens aan de minimale normen van de Leidraad CVC (0,5m in plaats van minimaal 0,9m). Er is nauwelijks vergevingsgezinde ruimte en uitwijkmogelijkheden zijn door de te krappe maatvoering tot het uiterste beperkt. De geconstateerde veiligheidsrisico's worden niet weggenomen, terwijl risico's op (ernstige) enkelvoudige ongevallen juist worden vergroot (zie ook rapport Den Brinker, productie 24).

4 Het alternatieve voorstel van de Stichting

- 4.1 De talrijke ernstige nadelen van het Definitief Ontwerp in combinatie met de gebrekkige besluitvorming ter zake – die niet alleen blijkt uit het feit dat vereiste analyses niet zijn uitgevoerd, maar ook uit het feit dat de bewoners te laat bij de besluitvorming zijn betrokken (waarover later meer) – brengen met zich dat de gemeente in redelijkheid niet kan vasthouden aan het Definitief Ontwerp.
- 4.2 Dit zou mogelijk anders zijn als er geen alternatieven voor de herinrichting beschikbaar zouden zijn, maar die alternatieven zijn er wel degelijk. Zo heeft de Stichting een alternatief voorstel aan de gemeente gepresenteerd, dat zich kenmerkt door de in de Lairessestraat zo hard nodige flexibiliteit.
- 4.3 De oplossing die de Stichting voor ogen heeft, is – zoals in de dagvaarding al is gezegd – even eenvoudig als effectief: de posities van de parkeerstrook en het fietspad omdraaien.





4.4 Zoals te zien is op deze dia, is het effect van deze simpele aanpassing dat voor alle weggebruikers manoeuvreerruimte ontstaat: fietsers en auto's kunnen obstakels ontwijken, er is voldoende parkeerruimte, bezorgdiensten en taxi's kunnen kort stilstaan op de weg zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming, passagiers hebben voldoende ruimte om in en uit de auto te stappen, voetgangers en fietsers kunnen veilig oversteken, fietsers zijn zichtbaar voor het snelverkeer, de brandweer kan de huizen bereiken, de bomen hoeven niet te worden gekapt. De vele voordelen van dit voorstel ten opzichte van het DO spreken voor zich; het voorstel "scoort" ook veel beter dan het Definitief Ontwerp op de door de gemeente geformuleerde uitgangspunten van de herinrichting (zie de overzichten overgelegd als producties 15 en 16 dagvaarding). Ook de verkeerskundigen concluderen dat het alternatieve voorstel de voorkeur verdient boven het DO van de gemeente (producties 13, 14, 24 en 25).

4.5 Niettemin heeft de gemeente het alternatieve voorstel naar de prullenmand verwezen. Uit de notulen van de CVC blijkt dat als belangrijkste bezwaar van dit alternatief het feit wordt gezien dat er parkeerbewegingen over het fietspad (fietsstrook) moeten plaatsvinden. Dat is in de huidige situatie echter ook zo en uit de eigen bevindingen van de gemeente (zie de ongevallenregistratie, productie 27) volgt dat dit in de praktijk niet tot gevaarlijke situaties leidt.

4.6 De Stichting heeft het sterke vermoeden dat de gemeente het alternatieve voorstel niet serieus in overweging heeft genomen, omdat dit niet voorziet in een vrijliggend – dat wil zeggen van de rijbaan fysiek gescheiden – fietspad. Dat is op zichzelf juist, al is wel van belang te benadrukken dat het alternatief – anders dan de huidige weginrichting – het rijverkeer scheidt van de fietsers door de aanleg van een schampstrook tussen de rijbaan en het fietspad (fietsstrook). De praktijk wijst uit dat de huidige weginrichting wat de fietsstroken op de rijbaan betreft al veilig is voor fietsers (en andere weggebruikers). Niettemin brengt het alternatieve voorstel van de Stichting – hoewel niet noodzakelijk – daar nog verdere verbetering in.



- 4.7 Geen vrijliggend fietspad dus, maar wel een veilige en flexibele weginrichting. Zoals gezegd kan het vrijliggend fietspad geen doel op zichzelf zijn. Het gaat om de verkeersveiligheid, en die is in de Lairessestraat beter gediend zonder een vrijliggend fietspad, dat in de Lairessestraat eenvoudigweg niet op een voor alle weggebruikers veilige en verantwoorde manier in te passen valt.
- 4.8 De huidige situatie in de Lairessestraat is misschien wel het beste bewijs dat het ontbreken van een vrijliggend fietspad en de mogelijkheid van parkeerbewegingen over het fietspad (fietsstrook) geen onoverkomelijke bezwaren hoeven te zijn. Kennelijk vindt de gemeente dat zelf ook niet, aangezien er nu nog straten in Amsterdam op die manier worden (her)ingericht, zoals de recent heringerichte Willemsparkweg.



5 Onzorgvuldig handelen van de gemeente

- 5.1 Niet valt in te zien waarom een flexibele weginrichting vergelijkbaar met die van de Willemsparkweg niet ook in de Lairessestraat zou kunnen worden toegepast. Als de Stichting andere onoverkomelijke bezwaren op haar alternatieve voorstel over het hoofd ziet, dan staat de Stichting er graag voor open om over andere alternatieven mee te denken. De Stichting staat er niet op dat haar alternatieve voorstel wordt toegepast, maar vindt met name een flexibele weginrichting van belang. Het voorstel van de Stichting is in de eerste plaats bedoeld om te illustreren dat er (veel) betere alternatieven dan het DO denkbaar zijn. Als een flexibele weginrichting op een betere manier kan worden gerealiseerd dan in het alternatieve voorstel, dan is de Stichting daar alleen maar voorstander van. Zo is het behoud van de huidige weginrichting (met groot onderhoud) wat de Stichting betreft eveneens een bespreekbaar alternatief.
- 5.2 De kern van de zaak is dat de rigide weginrichting van het DO moet worden



vervangen door een flexibele weginrichting, die (in constructief overleg) nog nader kan worden gepreciseerd. Door – ondanks alle contra-indicaties en tegen de uitdrukkelijke wil van de bewoners – vast te houden aan het rigide Definitief Ontwerp in een straat waar flexibiliteit noodzaak is, handelt de gemeente onzorgvuldig en daarmee onrechtmatig. Dit klemt te meer, omdat de besluitvorming die aan het DO vooraf is gegaan eveneens onzorgvuldig is geweest. Kort en goed zijn de bewoners in een te laat stadium in de besluitvorming betrokken, waardoor met de door hen geuite bezwaren niet althans onvoldoende rekening kon worden gehouden. De bewoners zijn door de plannen volledig overvallen op een moment dat deze zich al in een eindstadium bevonden, terwijl de gemeente in stilte daaraan jarenlang had gewerkt en dus al veel eerder de bewoners had kunnen informeren. Nu blijkt dat op het moment dat er zogenaamd nog inspraakmogelijkheden waren de herinrichting conform het DO al aan de aannemer was gegund, dan kan niet anders dan worden vastgesteld dat de inspraakmogelijkheden een schijnvertoning waren. Voor wezenlijke aanpassingen was in de perceptie van de gemeente geen tijd en geen ruimte, ook omdat alle werkzaamheden met elkaar verband zouden houden, zo schrijft projectleider Pieter van Zijl in een e-mail (achteraf) bevestigd (zie productie 18).

- 5.3 Dat is volgens de Stichting overigens niet juist. Uit de planning waarover de Stichting in het kader van een WOB-verzoek de beschikking heeft gekregen (productie 28), blijkt dat alleen de werkzaamheden aan de trambaan, de riolering en de maaiveldinrichting slechts enkele weken overlap hebben, maar die overlap ontstaat (op grond van de oorspronkelijke planning, die inmiddels al is opgeschoven) op zijn vroegst in week 23 (juni) voor deelgebied Emmastraat-Jacob Obrechtstraat (fase 3, OLO-2576929). Niet is aangetoond dat de onderliggende nutsvoorziening van belang is voor de maaiveldinrichting (dat wil zeggen: de positionering van het fietspad ten opzichte van de parkeerstrook). Er is geen bezwaar tegen de plaatsing van de nutsvoorzieningen conform het DO van het stadsdeel. Als de nutsvoorzieningen eenmaal in de grond zitten, dan kan daar prima het alternatieve plan van de Stichting – of een ander alternatief plan dat voorziet in een flexibele weginrichting – op worden gerealiseerd.
- 5.4 Mocht het echter zo zijn dat de werkzaamheden door een aanpassing van het herinrichtingsplan vertraging kunnen oplopen, dan heeft de gemeente dat aan zichzelf te wijten, omdat zij de bewoners niet tijdig en niet volledig heeft gehoord. In dat geval geldt: beter ten halve gekeerd dan ten halve gedwaald.

6 Conclusie

- 6.1 De Stichting concludeert tot toewijzing van de vordering als geformuleerd in het petitum van de dagvaarding.



30 maart 2017

Advocaat



30 maart 2017

Advocaat

Behandeld door mr. T. Novakovski en mr. E.A.W. Driest
Correspondentie Postbus 4023, 2301 RA Leiden
Telefoon +31 6 512 963 77
Fax +31 85 064 34 00
E-mail tamara.novakovski@legaltree.nl
Zaaknummer

