

## URGENT / VERTROUWELIJK

Via: 5.1, 2, e @amsterdam.nl en 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Gemeente Amsterdam  
- t.a.v. Directie Juridisch Bureau  
- t.a.v. de heer mr. 5.1, 2, e Juridisch Bureau  
Postbus 483  
1000 AL AMSTERDAM

Amsterdam, 7 oktober 2024

Betreft: - uw kenmerk: JB.24.005327.001  
- aanvulling bezwaar 16 april 2024 tegen verkeersbesluit van 8 april 2024  
(gepubliceerd 11 april 2024, 12 april 2024 op postcode verspreid)

Geachte heer/mevrouw, geachte heer 5.1, 2, e

Als vervolg op e-mailcorrespondentie met uw heer 5.1, 2, e (“**Behandelaar**”), het volgende.

### **a. bezwaar en besluit waarvan bezwaar**

Op 16 april 2024 is door een groep (“**Belanghebbenden**”) op nader aan te voeren gronden bezwaar gemaakt tegen het bij dat bezwaar gevoegde verkeersbesluit van het College van B&W van Amsterdam (“**College**” of “**Wegbeheerder**”) van 8 april 2024, gepubliceerd 11 april 2024 (“**Besluit**”). Het bezwaarschrift is bijgevoegd (**Productie 1**), inclusief onder andere het Besluit.

Het Besluit heeft betrekking op de door Wegbeheerder omstreeks eind oktober 2023 te Amsterdam Nieuw-West tussen het Hoekenspad (48-52) en de Jan Celestraat en in postcodegebied 1068 gelegen aangebrachte doorgang (“**Doorgang**” of “**Doorsteek**”). De Doorgang wordt hierna onder d.1.1 nader geduid.

In het bezwaar van 16 april 2024 is aangegeven dat voor het formuleren van de gronden informatie uit zowel een naar aanleiding van het Besluit geïnitieerd Woo-verzoek (van 12 april 2024) als een op dat moment lopend bezwaar van 23 februari 2024 moest worden afgewacht. Nadien is uit nog een ander, thans nog lopend Woo-verzoek daarvoor relevante informatie verkregen. Tenslotte is meer recent van de Gemeente Amsterdam een stuk ontvangen dat hier eveneens van belang is (zie hierna onder d.7). Een overzicht van de relevante Woo-verzoeken is onder d.4 hierna gegeven.

### **b. procesverloop tot op heden (B = bezwaarmakers; C = College)**

- 16 april 2024: B: bezwaar, op nader aan te voeren gronden (**Productie 1**)
- 22 april 2024: C: ontvangstbevestiging bezwaar, verzoek toezenden machtigingen bewoners uiterlijk 6 mei 2024 (kennelijk obv 6:6 Awb) en verdagen beslistermijn met 6 weken (**Productie 2**)
- 2, 7, 10 mei 2024: B en C: correspondentie inzake gevraagde machtigingen en toezenden machtigingen (**Productie 3**)
- 30 mei 2024: B: verzoek tot rechtstreeks beroep (art. 7:1a Awb) en onderbouwing daarvan (**Productie 4**)
- 7 juni 2024: B: reminder tot reactie op verzoek tot rechtstreeks beroep (**Productie 5**)
- 8 juli 2024: B: tweede reminder tot reactie op verzoek tot rechtstreeks beroep, Voorts wordt uiterste termijn voor die reactie gesteld, waarna instemming met verzoek wordt aangenomen (**Productie 6**)
- 25 juli 2024: B: wegens uitblijven reactie op herhaalde verzoeken c.q. correspondentie, telefonisch contact met Juridisch Bureau van Gemeente (zie telefoonnotitie B, **Productie 7**)  
C: de Behandelaar stelt zich eindelijk (e-mail) en meldt - ver buiten de gestelde termijn - alsnog niet met rechtstreeks beroep akkoord te gaan (**Productie 8**)
- 26 juli 2024: B: reactie op e-mail Behandelaar 25 juli 2024 (**Productie 9**)
- 5-7 augustus 2024: B en C: vervolgcorrespondentie, in het bijzonder over bezwaargronden (**Productie 10**)
- 24-30 september 2024: C: stelt (kennelijk obv 6:6 Awb) termijn tot 30 september 2024 - effectief nog 4 werkdagen - voor aanleveren bezwaargronden, B en C spreken nader 7 oktober 2024 af (**Productie 11**)

### **c. wettelijk kader**

Het wettelijk kader wordt hier gevormd door de Wegenverkeerswet 1994 ("**Wvw 1994**"), het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer ("**Babw**") en de Algemene wet bestuursrecht ("**Awb**"). De relevante bepalingen hiervan zijn hieronder opgenomen.

#### *c.1 Wegenverkeerswet 1994*

##### Artikel 2

1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;

d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:

a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;

b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Artikel 15

1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.

2. Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

### *c.2 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer*

Artikel 18

In het verkeersbesluit worden de aard en de omvang van de maatregelen aangegeven.

Artikel 21

De motivering van het verkeersbesluit vermeldt in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 24

Verkeersbesluiten worden genomen na overleg met:

a. de korpschef,

b. [...].

Artikel 27

Verkeersbesluiten als bedoeld in artikel 15, tweede lid, van de wet treden in werking met ingang van de dag, nadat een termijn van zes weken na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt, is verstreken.

### *c.3 Algemene wet bestuursrecht*

Artikel 2:4

1. Het bestuursorgaan vervult zijn taak zonder vooringenomenheid.

2. [...].

#### Artikel 3:2

Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

#### Artikel 3:4

1. Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit.
2. De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

#### Artikel 7:11

1. Indien het bezwaar ontvankelijk is, vindt op grondslag daarvan een heroverweging van het bestreden besluit plaats.
2. Voor zover de heroverweging daartoe aanleiding geeft, herroept het bestuursorgaan het bestreden besluit en neemt het voor zover nodig in de plaats daarvan een nieuw besluit.

#### Artikel 7:12

1. De beslissing op het bezwaar dient te berusten op een deugdelijke motivering, die bij de bekendmaking van de beslissing wordt vermeld. Daarbij wordt, indien ingevolge artikel 7:3 van het horen is afgezien, tevens aangegeven op welke grond dat is geschied.

2-4. [...].

### ***d. feiten en omstandigheden***

#### *d.1. Doorgang*

##### *d.1.1 algemeen*

Hierboven is vermeld, dat omstreeks eind oktober 2023 de tussen het **5.1, 2, e** en de Jan Celestraat gelegen Doorgang is aangebracht en dat het Besluit op de Doorgang betrekking heeft. De Doorgang is in wezen slechts een stukje van een lange bouwweg - de Doorgang doorkruist die - tussen de Hoekenes en (thans) de Nicolaas Anslijnstraat, welke bouwweg er al jaren ligt<sup>1</sup>. De Doorgang loopt schuin, is daarmee onoverzichtelijk en is circa 10 meter breed en circa 25 meter lang.

##### *d.1.2 verkeerstekens en maatregelen op/bij Doorgang*

Op c.q. bij de Doorgang zijn de volgende verkeerstekens aangebracht en fysieke maatregelen getroffen (zie bijgevoegde foto's, gezamenlijk **Productie 12**):

---

<sup>1</sup> Deze bouwweg is destijds aangelegd ten behoeve van de grootschalige nieuwbouw in de directe omgeving, in het bijzonder aan de noordzijde van de bouwweg. Op de locatie van de bouwweg wordt (uiteindelijk) een gracht uitgegraven, de Nieuwe Osdorpergracht. Op het specifieke bouwwegdeel waar de Doorgang is gesitueerd is in de ruimtelijke plannen een brug over die gracht voorzien.

1. verkeersborden conform model G11 en G12 van Bijlage 1 van het RVV 1990, waarvoor ogv art. 15, lid 1 WvW 1994 en art. 12, sub a Babw een verkeersbesluit is vereist;
2. doorgetrokken strepen en haaietanden, waarvoor ogv art. 15, lid 1 WvW 1994 en art. 12, sub b, onder I. en VII. Babw een verkeersbesluit is vereist en
3. paaltjes aan beide zijden van de Doorgang ter voorkoming van het door de Doorgang rijden van voertuigen op meer dan twee wielen, voor welke fysieke maatregelen ogv art. 15, lid 2 WvW 1994 een verkeersbesluit vereist is. Voorts is ter zake art. 27 Babw hier van toepassing.

#### *d.2 Belanghebbenden volledig door Doorgang verrast*

De aanleg/opening van de Doorgang eind oktober 2023 heeft Belanghebbenden volledig verrast. Het College heeft het voornemen tot (de aanleg van) de Doorgang op geen enkele wijze gecommuniceerd, in het bijzonder niet met Belanghebbenden of andere bewoners in de directe omgeving van de Doorgang. Belanghebbenden konden het aanbrengen van de Doorgang geenszins voorzien, noch hadden die die moeten voorzien. Bijna alle Belanghebbenden wonen sinds 2019 op hun huidige adres; ook toen was er geenszins sprake van het (op termijn) aanbrengen van een doorgang in de omgeving.

Het door het College niet vooraf informeren van Belanghebbenden en anderen in de directe omgeving is om meerdere redenen opmerkelijk. Immers, bij een eerdere gelegenheid is deze doorgang<sup>2</sup> al eens kortdurend gebruikt en zijn Belanghebbenden en andere omwonenden toen daar wél vooraf bij brief over geïnformeerd. Voorts blijkt uit het in **Productie 13** (zie hierna onder d.4, onder 1) opgenomen geredigeerde 'BLVC-plan MIX Amsterdam definitief v1-1 van 3 november 2022' dat het College in ieder geval al meer dan een jaar vóór oktober 2023 het plan had de Doorgang te realiseren, waarbij het klip en klaar was dat de belangen van Belanghebbenden (en andere omwonenden) daarbij betrokken zouden zijn.

Daarbij komt dat het College uiteraard allang wist dat de hier te treffen verkeersmaatregelen - fysieke maatregelen, aangebrachte verkeersborden, verkeerstekens etc. - geenszins van kortdurende aard zijn en er derhalve noodzaak is geweest tot het nemen en publiceren van (een) verkeersbesluit(en). Het College is daar bij het handavingsverzoek nog eens op gewezen, zie d.5 hierna.

#### *d.3 vermoeden van illegaliteit*

Mede omdat ook geruime tijd na het aanbrengen van de Doorgang geen verkeersbesluit ter zake was gepubliceerd<sup>3</sup> vermoeden Belanghebbenden dat het College niet aan de verplichting tot het (tijdig) nemen daarvan had voldaan. Oftewel, Belanghebbenden vermoeden dat de Doorgang illegaal was.

---

<sup>2</sup> Toen was dat nog een eenvoudige fiets/voetgangerssluis tussen de Jan Celestraat en het Hoekenespad, zonder de in oktober 2023 aangebrachte verkeerstekens en getroffen maatregelen. Toen werden daarbij tevens verkeersregelaars om het verkeer te begeleiden ingeschakeld.

<sup>3</sup> Belanghebbenden hadden en hebben bij Overheid.nl ('Berichten over uw buurt') op plaatselijke postcode 1068 HX een abonnement en volgden en volgen alle besluiten betreffende de buurt aldus nauwkeurig.

#### d.4 Woo-verzoeken

Nu Belanghebbenden vermoedden dat de Doorgang illegaal was maar bovenal omdat zij door de vreselijke geluidsoverlast vanwege al het en toenemende verkeer dat (tot diep in de nacht) van de Doorgang gebruik ging maken met niet langer leefbare en zelfs hun gezondheid schadelijke omstandigheden werden geconfronteerd - zie ook hierna onder d.6 - wensten zij (urgent) opheldering en inzicht in de gang van zaken. Het betreft de volgende verzoeken.

1. het (gecombineerd) Woo-verzoek van 28 december 2023 betreffende het 'verkeersbesluit iz. verbinding Hoekenespad en Jan Celestraat' ("**Woo-verzoek 1**"). Voor zover van belang luidde het verzoek:

*"Sinds alweer enige tijd is een verbinding/doorgang aangebracht tussen het Hoekenespad (nrs. 48-52) en de Jan Celestraat. Verzocht wordt ons in het bezit te stellen van uw op grond van de WvW, RVV en BABW genomen verkeersbesluit(en) ter zake. Opgemerkt wordt dat de hier getroffen verkeersmaatregelen - fysieke maatregelen, aangebrachte verkeersborden, verkeerstekens etc. - geenszins van kortdurende aard zijn en er derhalve noodzaak is geweest tot het nemen en publiceren van (een) verkeersbesluit(en). (...) Onder [het verzoek] is (...) begrepen het openbaar maken/verstrekken van alle informatie, zijnde of betrekking hebbend op actueel en historisch beleid, alle overige besluitvorming, alle besluiten, planvorming, ontwerp en voorts iedere overige bestuurlijke handeling, betreffende (de realisatie van) (...) de (...) bedoelde verbinding Hoekenespad en Jan Celestraat."*

Kort gezegd is dus om openbaarmaking van dat verkeersbesluit en alle daarop betrekking hebbende stukken verzocht. Het Woo-besluit dateert 6 februari 2024. Tegen dat besluit is bezwaar gemaakt. Uiteindelijk is op 16 mei 2024 het laatste stuk openbaar gemaakt. Als **Productie 13** wordt gezamenlijk bijgevoegd: het Woo-verzoek van 28 december 2023 (sub 1), het Woo-besluit van 6 februari 2024 (sub 2), inventarislijst verkeersbesluit (sub 3), advies bezwaarschriftencommissie 16 mei 2024 (sub 4), het geredigeerde BLVC-plan MIX Amsterdam definitief v1-1 van 3 november 2022 (sub 5, ontvangen op 30 april 2024) en de geredigeerde bijlage 5 bij dat BLVC-plan ('Tekening omgeving SDK MIX Semi DO 2021-192404-2 d.d. 160821', sub 6).

2. het Woo-verzoek van 12 april 2024 betreffende het Besluit zelf ("**Woo-verzoek 2**"), waarbij is verzocht om:

*"alle informatie betreffende de totstandkoming van het verkeersbesluit te verstrekken, in het bijzonder die vanaf 1 februari 2024."*

Verzocht is derhalve *alle* informatie betreffende de totstandkoming van het Besluit openbaar te maken. Het verzoek, het Woo-besluit van 25 april 2024 en alle op het verzoek ontvangen documenten (incl. de inventarislijst) zijn gezamenlijk als **Productie 14** bijgesloten.

3. het Woo-verzoek van 19 juni 2024 betreffende een voormalige (andere) doorgang nabij de Doorgang ("**Woo-verzoek 3**"). Daarbij is verzocht om:

*"A. alle informatie/documenten te verstrekken in verband met het opheffen van [die doorgang] omstreeks eind oktober 2023, waaruit in ieder geval de reden/aanleiding tot het opheffen van [die doorgang] blijkt, en B. alle informatie/documenten te verstrekken in verband met het destijds aanbrengen van [die doorgang], waaruit in ieder geval de reden/aanleiding tot het aanbrengen van [die doorgang] blijkt."*

De bedoelde doorgang is die welke kortbij de Doorgang was aangebracht, namelijk een voetgangersdoorgang tussen de Inzet en de Fröpelstraat. Deze is omstreeks eind oktober 2023 opgeheven, min of meer tegelijk met het aanbrengen van de Doorgang. Het verzoek, het Woo-besluit van 10 juli 2024 en alle op het verzoek ontvangen documenten (incl. de inventarislijst) zijn gezamenlijk als **Productie 15** bijgesloten. Tegen het Woo-besluit is bezwaar gemaakt. Op dat bezwaar is nog niet beslist<sup>4</sup>. Wellicht levert dat nog voor het onderhavige bezwaar relevante aanvullende informatie op, welke eventueel later nog wordt ingebracht.

#### *d.5 handhavingsverzoek*

Het College heeft zich (uiteraard) altijd gerealiseerd dat een verkeersbesluit genomen had dienen te worden alvorens de Doorgang aan te leggen<sup>5</sup>, dat er sinds de aanleg sprake was van een doorlopende illegale feitelijke situatie en dat het geen enkel zicht op legalisatie bood.

Zonder een onderliggend verkeersbesluit kon tegen de feitelijke illegale situatie vanaf eind oktober 2023 niet middels bezwaar en beroep worden opgekomen. Belanghebbenden hebben getracht toch juridische positie te verkrijgen en - vooral - de Doorgang zo spoedig mogelijk gesloten te krijgen. Zij waren aldus aangewezen op een aan het College als Wegbeheerder én bevoegd gezag gericht handhavingsverzoek. Dat hebben zij urgent, op 14 februari 2024, en breed geadresseerd gedaan (**Productie 16**).

Het handhavingsverzoek luidde in de kern:

*“Als wegbeheerder en bevoegd gezag wordt de Gemeente Amsterdam verzocht de bovenbeschreven, nota bene door haar zelf, gecreëerde illegale situatie direct te beëindigen en beëindigd te houden door sluiting van de doorsteek, in ieder geval zolang het (de) benodigde verkeersbesluit(en) niet is (zijn) genomen.”*

Ook is er op gewezen dat handhaving niet vrijblijvend is: wegens de illegaliteit van de situatie heeft het College reeds de (beginsel)plicht tot handhaven.

Bij het handhavingsverzoek hebben Belanghebbenden indringend de gevolgen van de toen al maanden bestaande immense geluidsoverlast na het aanbrengen van de Doorgang ondervonden aangekaart (zie ook hierna onder d.6). Voorts hebben zij uitdrukkelijk gewezen op de (fysieke) onveiligheid op en rond de Doorgang:

*“- allerlei door elkaar heen lopende grote (en deels onoverzichtelijke) verkeersstromen op de doorsteek en toelopende wegdelen: scooters, brommers, motoren(!), fietsers, e-bikers, scootmobielen, gemotoriseerde gehandicapten voertuigen, (groepen) voetgangers (o.a. kinderen en bejaarden, ook met hulpmiddelen), in- en uitparkerende auto's thv Jan Celestraat en Hoekenespad en -*

---

<sup>4</sup> De uiterste termijn voor dat besluit is 13 november 2024.

<sup>5</sup> Bij bijvoorbeeld de aanleg, het wijzigen of het opheffen van gehandicaptenparkeerplaatsen of elektrische oplaadplaatsen neemt het College wel immer tijdig, vooraf, verkeersbesluiten. Dat het College bij een situatie met een veel grote impact en reikwijdte als hier aan de orde, dwingende regels omtrent verkeersbesluiten schendt en een illegale situatie creëert - zelfs na een (aangetekend) handhavingsverzoek waarbij nota bene burgers zelf nog eens op de noodzaak van een verkeersbesluit wijzen en naar de stand van zaken informeren en het College daar op geen enkele wijze op reageert - leidt onmiskenbaar tot de conclusie dat het College hier bewust heeft gehandeld en de belangen van Belanghebbenden bewust heeft geschonden. Evident is er geenszins sprake van een omissie.

*zeker als het warmer wordt - een enorme groep jonge en zeer jonge kinderen (alleen al in het zgn. Combiblok wonen 200 kinderen!) waarvan velen op de weg spelen en fietsen;*

*- het op de rijbaan in de rijrichting parkeren van auto's, bestelbusjes van al dan niet pakketdiensten"*

Nimmer heeft (een vertegenwoordiger van) het College contact met (een van de) Belanghebbenden gezocht, laat staan dat het opvolging aan het Handhavingsverzoek gaf. Integendeel. Zelfs de gevraagde ontvangstbevestiging van het verzoek is nooit ontvangen. Belanghebbenden hebben nog op 16 maart 2024 schriftelijk naar de stand van zaken van het verkeersbesluit geïnformeerd. Ook daarop kwam geen reactie. Oftewel, het College heeft het handhavingsverzoek willens en wetens naast zich neergelegd, waarmee het de illegale situatie gewoon bewust continueerde.

Wel heeft het College klaarblijkelijk de 8 weken termijn, welke op 10 april 2024 eindigde, om aan het handhavingsverzoek te voldoen nauwkeurig gemonitord. Zou het College op het verzoek niet beslissen, dan zouden Belanghebbenden een juridisch handvat hebben gehad tegen de illegale Doorgang op te komen. Het College heeft op 8 april 2024, juist vóór het eind van de beslistermijn op het handhavingsverzoek, dan ook het Besluit genomen. Zulks ten einde alsnog de Doorgang te legaliseren, zij het dus daartoe gedwongen. Deze handelwijze is opzichtig strijdig met het fair play beginsel.

#### *d.6 ingrijpende gevolgen en urgente oplossingsnood op allerlei manieren gecommuniceerd*

Belanghebbenden hebben op allerlei manieren, over langere periode en indringend de voor hen ingrijpende gevolgen van de immense geluidsoverlast ten gevolge van de Doorgang onder de aandacht van het College gebracht, onder andere op:

- 16 januari 2024: brief aan het College<sup>6</sup> (**Productie 17**, incl. begeleidende e-mail). De nood van Belanghebbenden volgt al onmiskenbaar uit deze brief waar deze luidt:

*"Gesprek (...) een delegatie van verzoekers [staat] open voor gesprek, zij het dat: 1. het treffen van directe, radicale oplossingen voor de immense overlast ter plaatse het gespreksonderwerp is; 2. beleidsmakers en beslisbevoegden bij het bestuursorgaan direct bij gespreksuitkomsten betrokken zijn en 3. het gesprek resultaatgericht is, derhalve direct door besluitvorming én de uitvoering daarvan gevolgd zal worden."*

- 7 februari 2024: klachtbrief (**Productie 18**). De klachtbrief volgde op de vele pogingen met het College - i.c. het bestuur van Stadsdeel Nieuw-West - over de situatie in gesprek te komen, en wel bij eerdere brieven van 20 januari 2024, 22 januari 2024 en 23 januari 2024 (niet bijgevoegd). Bewoners waren ook al toen ten einde raad. De klachtbrief die daarop volgde is glashelder:

*"Hierbij wordt deze klacht (...) aangebracht. Het indringende gespreksverzoek is allesbehalve lichtzinnig of zonder urgentie en noodzaak gedaan. Het is wegens immense overlast en ten einde raad dat Klagers (de betreffende bewoners) zich voor het gesprek zo hard maken. Een dergelijk herhaald, indringend en redelijk gespreksverzoek dient uiteraard te worden gehonoreerd. Voor de beeldvorming wordt reeds opgemerkt dat Klagers al jaren exceptionele - uitgebreid met de Gemeente*

---

<sup>6</sup> De brief was een uitvloeisel van het toen lopende Woo-verzoek van 28 december 2023, zie d.4 hierboven.

*gecommuniceerde en dus bij haar bekende - overlast ervaren, dat verzoekers nooit zijn gehoord (laat staan dat er actie is genomen), dat de overlast in het bijzonder sinds de opening van de 'doorsteek' - aangeduid als 'fiets/voetgangerssluis' - tussen het Hoekenespad en de Jan Celestraat in 2023 alle grenzen te buiten gaat, dat die overlast verzoekers schaadt, in gezondheid en huurgenot, etc. De overlast móet eindigen en daarover dient het gesprek te worden aangegaan. Dit klemt des te meer nu uit (nota bene) door Klagers uit pure noodzaak gestartte Woo-verzoeken recent verkregen stukken blijkt dat de zogenoemde 'fiets/voetgangerssluis' ook nog eens illegaal is aangebracht."*

In de begeleidende samenvatting bij het online insturen van de klacht wordt de situatie eveneens vermeld, zij het zeer summier (**Productie 19**)

- 13 februari 2024: informatieavond 'Nieuwe Osdorpergracht en bruggen', waar o.a. allerlei vertegenwoordigers van het College, een aanzienlijk aantal van de Belanghebbenden en overige bewoners aanwezig waren. In het door het College opgemaakte verslag daarvan (**Productie 20**, nog te raadplegen onder [file:///C:/Users/Jan/Downloads/verslag\\_informatieavond\\_nieuwe\\_osdorpergracht\\_en\\_bruggen\\_stadscentrum\\_osdorplein\\_13\\_februari\\_20-1.pdf](file:///C:/Users/Jan/Downloads/verslag_informatieavond_nieuwe_osdorpergracht_en_bruggen_stadscentrum_osdorplein_13_februari_20-1.pdf)) is o.m. genoteerd:

*"Er wordt opgemerkt, dat op locatie van de toekomstige Volhardingsbrug maanden geleden een doorsteek thv Jan Celestraat – Hoekenespad is aangebracht. Bewoners adresseren sindsdien immense geluidsoverlast van scooters, brommers, grote groepen schoolgaanden, zelfs motoren, etc., dag en nacht, ten gevolge daarvan ernstige verstoring van hun huurgenot en, nog belangrijker, met de (geluids)overlast samenhangende gezondheidsklachten en issues. Een bewoner maakt de opmerking dat zij met name wil weten hoe het proces tot op heden gelopen is. Het is onduidelijk voor de bewoner wat er is gebeurd in het gebied. Er spelen veel vragen in de omgeving merkt een andere bewoner op. Daarnaast wordt benoemd dat er onvoldoende en niet transparant gecommuniceerd wordt door de gemeente. De emoties lopen op."*

en

*"Bewoners geven aan dat er enorm veel geluidsoverlast is ontstaan sinds het realiseren van de doorsteek ter hoogte van het combiblok. Er wordt aangegeven dat er een doorsteek is aangebracht zonder verkeersbesluit. Scooters, motoren en fietsers rijden nu dicht langs de gevel. Bewoners ervaren erg veel overlast en kunnen er in de nacht ook niet door slapen. Er wordt specifiek gevraagd hoeveel meter de brug verplaatst en verbreedt is. In plaats van 4 doorgangen zijn er nu maar 2 waardoor de verkeersdruk op deze doorgang toeneemt."*

en

*"Er wordt op gereageerd door een bewoner "(...) Er wordt geen rekening met ons en de leefbaarheid van onze omgeving gehouden. Er zijn veel frustraties voor bewoners hier." ' Een andere bewoner geeft aan dat er erg veel overlast in het blok is. "(...) De rust is nu al nergens te vinden. Ik kan niet slapen met m'n raam open."*

- 14 februari 2024: bij gelegenheid van het onder d.5 beschreven handhavingsverzoek. In de verzoekbrief (**Productie 16**) meldden Belanghebbenden:

*“Al nu (...) wordt (nog eens) gememoreerd, dat de illegale doorsteek de overlast (...) heeft verveelvoudigd, o.a.*

*- lawaai: dag én nacht een komen en gaan (voortdurende piekmomenten) van ondraaglijk en 's nachts slaapverstoring lawaai (brommers, scooters (blauwe en gele(!) kentekenplaten) en motoren(!), schreeuwen en hardop praten van intensief voetgangersverkeer, incl. groepen kinderen en groepen scholieren (Caland Lyceum, OMS), uitgaansgroepen uit lokale horeca en De Meervaart en dikwijls langdurig stationair draaiende automotoren;*

*- onveiligheid: (...) psychosociaal: bewoners ervaren ernstige en soms extreme slaap-waakritmeverstoring en slaaptkort, ergernis, stress, etc. en houden ook overdag balkondeuren en ramen gesloten - ventileren dus ook onvoldoende - om maar enigszins aan lawaai te ontsnappen. Meerdere bewoners zijn ernstig ziek, zeer kwetsbaar en/of nog zeer jong. Dezen hebben geen kans op de ivm hun ziekte, handicap of leeftijd noodzakelijke rust of herstel.”*

- 28 maart 2024: gesprek met o.a. dagelijks bestuur Stadsdeel, klachtencoördinator Stadsdeel, vertegenwoordiger Stadgenoot en projectmanager Gemeente Amsterdam. Dat gesprek kwam pas na de klacht van 7 februari 2024 (zie hierboven) tot stand en pas zo'n 2 maanden nadien. Tijdens het emotionele gesprek is o.a. de absurde impact op het leven, de fysieke en mentale gezondheid, de leerprestaties, de specifieke etc. van geluidsoverlast ten gevolge de Doorgang door (een deel van de) Belanghebbenden gedeeld.

- 10 april 2024: de notulen van het gesprek van 28 maart 2024 (**Productie 21**) zijn met het alle aanwezigen, waaronder College vertegenwoordigers, gedeeld. De notulen legden o.a. de bizarre gevolgen voor Belanghebbenden nog eens vast:

*“Bewoners schetsen ieder voor zich, emotioneel en soms in moedertaal de situatie van onontkoombare dag en nacht optredende (primair geluids)overlast en impact daarvan op hun gezondheid en leven (verslechtering in (ernstig) ziektebeeld, slaapstoornissen, structureel slaapgebrek, stress, concentratiestoornis, hoge bloeddruk, migraine, ernstige vermoeidheid, verslechterde hartproblemen, cognitieve problemen, vaker en langdurig huilende kinderen, paniekaanvallen, terugval leerprestaties kinderen, sneller geïrriteerd zijn (thuis en onderling), verminderde werkprestaties, rhinitis, etc.). Zij wijzen op de aanzienlijke groep kwetsbaren op de 'kop' (ernstig zieken (fysiek, mentaal), bejaarden, zeer jonge kinderen). De situatie is onleefbaar en onhoudbaar en móet eindigen.”*

en

*“Hoofdoorzaak overlast nu is de in november 2023 geopende (illegale) doorsteek Jan Celestraat - Hoekenespad: dag én nacht een komen en gaan van ondraaglijk, slaapverstoring lawaai (scooters, brommers, zelfs motoren), schreeuwen/hardop praten van intensief voetgangersverkeer (groepen scholieren, groepen kinderen, uitgaansgroepen horeca en De Meervaart, winkelend publiek, woon-werkverkeer, etc.) en groepsvorming bij/rond de doorsteek. Maar ook de dikwijls (dag en nacht) stationair draaiende automotoren aan gevel.”*

en

*“Ten gevolge van de doorsteek ‘trechteren’ verkeersstromen bij 5.1, 2, e 52. Bewoners zijn niet over aanbrengen doorsteek geïnformeerd en vragen om directe sluiting daarvan. Nazmi Türkkol zegt toe dit te overwegen, na advies en consult overige leden DB.”*

Het College heeft geen wijzigingen op de notulen voorgesteld.

#### *d.7 ook zelf legt College - summier - impact overlast vast*

Het College heeft in een door Belanghebbenden op 23 juli 2024 ontvangen (interne?) notitie (**Productie 22**) de impact van de overlast op Belanghebbenden ook zelf nog eens uitdrukkelijk vastgelegd<sup>7</sup>. Ongetwijfeld refereert het College hiermee aan en put zij uit de op vele manieren en op vele tijdstippen met haar gecommuniceerde ingrijpende gevolgen en urgente oplossingsnood op allerlei manieren gecommuniceerd, zoals hierboven onder d.6 is weergegeven. De notitie vermeldt (p.2):

*“Als gevolg van de overlast ervaren bewoners psychosociale gezondheidsproblemen: ernstige en soms extreme slaap-waakritmeverstooring en slaapttekort, ergernis, stress, etc. Bewoners houden ook overdag balkondeuren en ramen gesloten en ventileren daardoor onvoldoende.”*

Het College legt de vermelde gevolgen vast als feiten, oftewel twijfelt geenszins daaraan. Terecht. Deze weergave van (de ernst van) de klachten is evenwel onterecht incompleet en afgezwakt. Ook overigens valt veel op de notitie aan te merken<sup>8</sup>. Hier is van belang dat het College ook nog op deze manier bevestigt op de hoogte te zijn van de onmiskenbaar zwaarwegende gezondheids- en woonfunctiebelangen van Belanghebbenden.

#### *d.8 opheffen nabijgelegen andere doorgang*

Hierboven, onder d.4, sub 3., is het Woo-verzoek van 19 juni 2024 betreffende een voormalige (andere) doorgang nabij de Doorgang aan de orde gekomen. Toegelicht is dat die doorgang - een voetgangersdoorgang thv de Inzet en de Fröpelstraat, op slechts zo'n 150m gelegen van de Doorgang - min of meer tegelijk met het aanbrengen van de Doorgang is opgeheven.

Indien, zoals het BLVC-plan (onderdeel van **Productie 13**) betoogt, ook de veiligheid van voetgangers hier in het geding zou zijn, zou dat geenszins rijmen met het sluiten van de

---

<sup>7</sup> In feite deed zij dit al in het door haar opgemaakte verslag van de informatieavond ‘Nieuwe Osdorpergracht en bruggen’ van 13 februari 2024 (zie hierboven onder d.6).

<sup>8</sup> Afgezien van de onterecht afgezwakte en incomplete weergave van de ernst van de klachten bevat die onjuistheden en onterecht mitigerend woordgebruik. Tevens veegt die alle vormen van overlast op één hoop, alsof de geciteerde impact het gevolg zou zijn van al die overlast tezamen. Deze suggestie is apert onjuist. Tevens is die kwalijk: het College is immer op allerlei manieren over de volle impact van de juist na het aanbrengen van de Doorgang ontstane en nadien escalerende geluidsoverlast gecommuniceerd – zie hierboven onder d.6. Dit verband is het College uiteraard glashelder, doch daar het haar niet past wordt dat opzichtig niet zo genoteerd. Voorts is de notitie warrig door bij voorbeeld het (bewust?) door elkaar heen vermelden van de actuele en toekomstige setting ter plaatse en die aldus op één hoop te vegen. Die toekomstige setting - het gaat dan om de Volhardingbrug die pas over jaren wordt aangelegd, op de plaats van de Doorsteek - brengt uiteraard thans geen overlast met zich. Echter, de notitie maakt geen onderscheid in de tijd. Tenslotte lijkt de notitie vooral gericht op het ‘wegschrijven’ van door Belanghebbenden voor de actuele en toekomstige setting aangedragen oplossingen, welke oplossingen volstrekt onjuist en incompleet zijn weergegeven.

voetgangersdoorgang thv de Inzet en de Fröbelstraat. Indien het College met het Besluit, dat het BLVC-plan als basis heeft, impliciet wil beweren mede de veiligheid van voetgangers te beogen, is dat derhalve ongeloofwaardig.

#### *d.9 feitelijk gebruik van en omstandigheden rond Doorgang*

De Doorgang (en toelopende wegdelen) wordt - overdag en 's nachts - door allerlei verkeersstromen gebruikt. Het betreft motoren en grote aantallen bromfietsen (geel kentekenplaat), snorfietsen (blauw kentekenplaat), fatbikes, fietsers en e-bikers, maar ook scootmobielen, gemotoriseerde gehandicapten voertuigen, en grote aantallen (vaker groepen) voetgangers, waaronder kinderen, scholieren en bejaarden, soms ook met hulpmiddelen, etc. Naar veilige schatting betreft het dagelijks honderden andere verkeersdeelnemers dan fietsers en voetgangers.

Daar komt bij dat de voormelde verkeersstromen - derhalve óók de meer en meest kwetsbare weggebruikers - zich alle op dezelfde wegdelen begeven, onoverzichtelijk door elkaar heen lopen en derhalve apert gevaarlijke situaties opleveren.

Tevens vergroten de naar de Doorgang en daar direct aangrenzende toelopende wegdelen van de Jan Celestraat en het Hoekenespad dat gevaar middels de op die wegdelen in- en uitparkerende auto's, dubbelgeparkeerde auto's en - zeker als het warmer wordt - een grote groep jonge en zeer jonge kinderen (alleen al in het zgn. Combiblok wonen 200 kinderen) waarvan velen daar op de weg spelen en fietsen.

Het Besluit brengt evident kwetsbare weggebruikers in gevaar.

#### *d.10 doelstelling(en) van het Besluit*

Ingevolge art. 21 Babw vermeldt de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, Babw genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, Babw genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Uit de gegeven overwegingen daarbij volgen een aantal limitatieve doelen van het Besluit. Het betreft de volgende overwegingen inzake de Doorgang, namelijk dat: *“deze verbinding bedoeld is om uitsluitend door fietsers en voetgangers gebruikt te worden, om te voorkomen dat deze verbinding gebruikt wordt als sluiproute door andere voertuigen dan fietsers en daarmee overlast veroorzaken; het van belang is dat deze verbinding wordt aangewezen als verplicht fietspad; dit in het voordeel is van de veiligheid van de fietsers die gebruik maken van deze verbinding; ter ondersteuning van het gebruik als fietspad er een fysieke beperking komt die voorkomt dat voertuigen op meer dan twee wielen gebruik kunnen maken van deze verbinding”*

Uit de geciteerde overwegingen blijkt dat het Besluit beoogt:

- te borgen dat de Doorgang uitsluitend door fietsers en voetgangers wordt gebruikt;
- overlast die andere voertuigen dan fietsers veroorzaken wordt te voorkomen;
- de veiligheid van fietsers te borgen en

- te voorkomen dat voertuigen op meer dan twee wielen van de Doorgang gebruik maken.

### **e. bespreking**

Gelet op de van toepassing zijnde regelgeving, de hierboven onder d. vermelde feiten en omstandigheden en de in het Besluit geformuleerde doelen (zie d.10 hierboven) geldt, voor zover voor dit bezwaar van belang, het volgende.

#### *e.1 Besluit is innerlijk tegenstrijdig; bebording past niet bij de doelstellingen*

De doelstellingen van het Besluit omvat het borgen dat de Doorgang uitsluitend door fietsers en voetgangers wordt gebruikt, dat overlast die andere voertuigen dan fietsers veroorzaken wordt te voorkomen en dat de veiligheid van fietsers wordt geborgd. De in het (dictum van het) Besluit vermelde bebording staat op gespannen met deze doelstellingen, en wel om de volgende redenen:

1. middels plaatsen van verkeersborden cf. model G11 en G12 van Bijlage I van het RVV 1990, aanwijzen van de Doorgang als een verplicht fietspad worden óók snorfietsen (met of zonder in werking zijnde verbrandingsmotor daarop) toegestaan.

Een zeer substantieel deel van andere voertuigen dan fietsers die van de Doorgang gebruik maken zijn snorfietsen, die ernstige (geluids)overlast veroorzaken en de Doorgang onmiskenbaar onveilig maken voor fietsers en voetgangers.

Indien het College cf. de (beweerdelijke) doelstellingen van het Besluit uitsluitend fietsers en voetgangers van de Doorgang gebruik wenst te laten maken, zou zij uiteraard niet voor het plaatsen van verkeersborden cf. model G11 en G12, hebben kunnen besluiten. Er zijn 3 juridische mogelijkheden (verkeersborden) op basis waarvan snorfietsers (met en zonder in werking zijnde verbrandingsmotor) geweerd kunnen worden:

- a. G11 (verplicht fietspad) met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'. Opgemerkt wordt dat G11 met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan' in Amsterdam wordt gebruikt, waarbij de rechter de onderbouwing in Amsterdam heeft getoetst en rechtmatig heeft bevonden.
- b. G13 (onverplicht fietspad) met toelichtend onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'. Dat laatste is nodig daar op onverplichte fietspaden weliswaar snorfietsen met in werking zijnde verbrandingsmotor niet zijn toegestaan, doch overige snorfietsen wel.
- c. G07 of G07zb (=zone) Voetgangerszonegebied met onderbord/bijchrift 'fietsen toegestaan' en een - allicht overbodig - doch voor de helderheid uitdrukkelijk (extra) onderbord 'snorfietsen niet toegestaan'. Ook in Amsterdam wordt deze optie her en der toegepast, bij voorbeeld in het Westerpark, Sloterpark en Vondelpark.

Bovenvermelde mogelijkheden zijn het College uiteraard bekend. Echter, geen van deze is in het Besluit gebruikt. Het Besluit is dus in strijd met de in het Besluit vermelde doelstellingen, is daarmee onbegrijpelijk, onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd.

2. de bebording G11 en G12 past niet bij de doelstelling van het voorkomen van overlast die andere voertuigen dan fietsers veroorzaken. Afgezien van het feitelijke gebruik van de

Doorgang - zie d.9 hierboven - laat de bebording alle snorfietzen op de Doorgang toe, dus ook die met in werking zijnde verbrandingsmotor. O.a. voertuigen als deze veroorzaken dag en nacht ernstige geluidsoverlast op en nabij de Doorgang.

3. niet valt in te zien hoe (enkel) de bebording G11 en G12 de veiligheid van fietsers borgt.

Met het bovenstaande is het Besluit innerlijk tegenstrijdig, onbegrijpelijk en niet deugdelijk gemotiveerd.

#### *e.2 tijdstip van het Besluit is niet toevallig en veelbetekenend; strijd met fair play*

Verwezen wordt naar onderdeel d.5 hierboven. Daaruit blijkt dat het uit art. 2:4 Awb voortvloeiende fair play beginsel hier is geschonden: het bestuursorgaan dient zich niet zodanig te gedragen dat het voor de burger lastig is om zijn of haar rechten te halen. Dat is juist wat hier wel heeft plaatsgevonden.

#### *e.3 slechts één legitimatie voor Doorgang*

Met de onder d.4 beschreven (inhoud van) Woo-verzoek 1. en Woo-verzoek 2., alsmede het verloop van die procedures moet worden aangenomen dat met de op de besluiten bij de Woo-verzoeken verkregen stukken alle informatie betreffende de aanleiding voor, achtergrond van en eventuele belangenafweging die is gemaakt betreffende de Doorgang openbaar is gemaakt. Oftewel, alle relevantie informatie is daarmee kenbaar en er berust bij het College geen restinformatie meer daarover die niet geopenbaard is.

Uit de openbaar gemaakte stukken volgt dat er slechts één aanleiding of legitimatie voor de Doorgang aan de orde is geweest. Die heeft met het nieuwbouwproject 'MIX Amsterdam' aan het Osdorpplein te maken en wordt aangetroffen in het 'BLVC-plan Sloop Stadsloket en nieuwbouw MIX Amsterdam' ("**BLVC-plan**", onderdeel van **Productie 13**).

De versie 'Definitief v1 november 2022' van het BLVC-plan, welke op het onder d.4 beschreven Woo-verzoek 1. openbaar is gemaakt, vermeldt voor zover relevant, op p.19 en 20 onder 'Risico / ongewenste gebeurtenis' 'Onveilige situaties met (langzaam) verkeer', waarbij als 'Oorzaak' daarvan - wederom voor zover relevant - het 'Kruisen van bouwverkeer en fietsers / voetgangers, Achteruitrijden werkverkeer op en nabij de kruising Osdorpplein Zuid - Nicolaas Anslijnstraat' wordt vermeld. De 'Kans' daarop wordt als 'Middel' aangemerkt. Als 'Gevolg' wordt 'Persoonlijk letsel', 'Slecht imago', 'Vertraging door stilleggen project' en 'Slechte publiciteit' vermeldt. En als 'Beheersmaatregelen' (klaarblijkelijk de te treffen maatregelen t.v.v de mogelijke gevolgen) worden, voor zover relevant, vermeld: 'Verbreding noordoosthoek bouwterrein MIX, zodat bouwverkeer niet achteruit hoeft te rijden in de openbare ruimte', 'Zoveel mogelijk afschuiven van de hoeken van het bouwterrein bij de kruising Osdorpplein Zuid – Nicolaas Anslijnstraat zodat het zicht voor weggebruikers verbetert', 'Aanleg bouwweg op Nicolaas Anslijnstraat waardoor er minder kruisingen van bouwverkeer met gewoon (langzaam) verkeer zijn', 'Toepassing fiets/voetgangersoversteek Jan Celesstraat – Hoekenespad', 'Inzet verkeersregelaar bij hijsen boven openbare ruimte en bij transporten in/uit het bouwterrein', 'Tijdelijke verkeerssituatie goed aangeven op bebording en met schrikhekken', 'Bouwverkeer keert op het werkterrein, en steekt nooit achteruit de openbare weg op'.

Op p. 25 van het BLVC-plan wordt dit nader uitgewerkt, waar wordt opgemerkt:

*“4.6 Voorstellen voor aanpassing t.a.v. werkterrein en in/uitritten Gezien de hierboven genoemde nadelige gevolgen stellen wij, na overleg met de gemeente Amsterdam, de volgende aanpassingen van het werkterrein en de in/uitritten voor: • Verbreding van de noordoosthoek van het werkterrein i.c.m. een passeerstrook en een sluis voor fietsers en voetgangers tussen de Jan Celestraat en het Hoekenespad, en • Aanleg van een gezamenlijke bouwweg in de Nicolaas Anslijnstraat, aan de oostzijde van het werkterrein van MIX Amsterdam.”*

en:

*“4.6.1 Verbreding noordoosthoek werkterrein i.c.m. passeerstrook en fiets/voetgangerssluis Wij stellen voor de noordoosthoek van het werkterrein te verbreden (...).”*

en:

*“Ten behoeve van de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers wordt aanvullend de fiets/voetgangerssluis, die eerder al voor een ander project tussen de Jan Celestraat en het Hoekenespad werd ingezet, toegepast tijdens de gehele uitvoeringsperiode van MIX Amsterdam.*

*De verbreding levert het volgende op:*

- Veiligheid: bouwverkeer kan vooruit het werkterrein op rijden, keren op eigen terrein en vervolgens ook weer vooruit het werkterrein verlaten. Hiermee voorkomen we dat bouwverkeer achteruit steekt in de openbare ruimte en voldoen we aan eis 4.21 uit het BLVC-kader.*
- Bereikbaarheid: doordat bouwverkeer vooruit het werkterrein op kan rijden, treedt er minder vertraging voor het gewone verkeer en voor het bouwverkeer van omgevingsprojecten op.*
- Bereikbaarheid & bouwlogistiek: torenkranen T1 en T2 kunnen vanaf de start van de uitvoering tegelijkertijd via deze poort bevoorrad worden. Dit maakt uitvoering binnen de planning mogelijk.*
- Bouwlogistiek: minder vertraging op de bouw doordat bouwverkeer vooruit het terrein op kan rijden.*
- Veiligheid: de bouwhekken op de noordoosthoek van de bouwplaats kunnen schuin neergezet worden, zodat het zicht en de verkeersveiligheid verbeteren (als niet verbreed wordt, kan dit niet).*
- Overall: de verbreding is nodig voor de opstart van de dubbele bouwstroom vanaf start uitvoering.”*

In het Woo-besluit op Woo-verzoek 1. - zie **Productie 13** - wordt een belangrijk deel van het in het BLVC-plan ter zake opgemerkte rechtstreeks geciteerd, kennelijk om aan te geven dat daarin de (enige) legitimatie voor de Doorgang is gelegen. Dat Woo-besluit vermeldt immers:

*“Ten behoeve van de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers is de fiets/voetgangerssluis, die eerder al voor een ander project tussen de Jan Celestraat en het Hoekenespad werd ingezet, toegepast tijdens de gehele uitvoeringsperiode van MIX Amsterdam. De verbreding levert het volgende op:*

- *Veiligheid: bouwverkeer kan vooruit het werkterrein op rijden, keren op eigen terrein en vervolgens ook weer vooruit het werkterrein verlaten. Hiermee voorkomen we dat bouwverkeer achteruit steekt in de openbare ruimte.*
- *Bereikbaarheid: doordat bouwverkeer vooruit het werkterrein op kan rijden, treedt er minder vertraging voor het gewone verkeer en voor het bouwverkeer van omgevingsprojecten op.*
- *Bereikbaarheid & bouwlogistiek: torenkranen kunnen vanaf de start van de uitvoering tegelijkertijd via deze poort bevoorrad worden. Dit maakt uitvoering binnen de planning mogelijk.*
- *Bouwlogistiek: minder vertraging op de bouw doordat bouwverkeer vooruit het terrein op kan rijden.*
- *Veiligheid: de bouwhekken op de noordoosthoek van de bouwplaats kunnen schuin neergezet worden, zodat het zicht en de verkeersveiligheid verbeteren (als niet verbreed wordt, kan dit niet).*
- *Overall: de verbreding is nodig voor de opstart van de dubbele bouwstroom vanaf start uitvoering.”*

om vervolgens te moeten constateren dat er nog geen verkeersbesluit was genomen:

*“Momenteel is er nog geen verkeersbesluit aangevraagd voor de doorsteek ter hoogte van de Jan Celestraat. De aanvraag voor het verkeersbesluit is momenteel in voorbereiding. U ontvangt zoals gevraagd de achterliggende documentatie voor dit besluit.”*

Uit het BLVC-plan en het Woo-besluit op Woo-verzoek 1. volgt derhalve dat de Doorgang slechts een van de getroffen maatregelen is geweest, kennelijk in verband met de veiligheid. De Doorgang is daarbij klaarblijkelijk slechts aanvullend en uitsluitend ‘ten behoeve van de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers’. Er heeft derhalve geen enkele andere overweging een rol gespeeld bij de aanleg van de Doorgang.

Wat specifiek de veiligheid ‘voor voetgangers en fietsers’ betreft, dat moet dan mogelijke onveiligheid voor voetgangers en fietsers betreffen die niet bestond vóór het project MIX Amsterdam, en dan moet het kennelijk ook onveiligheid in de noordoosthoek van het werkterrein betreffen. Evenwel is nergens die door deze bouw beweerdelijke ontstane onveiligheid voor voetgangers en fietsers onderzocht en onderbouwd - er is slechts voorafgaand aan het project MIX Amsterdam een inschatting daarvan gedaan.

Feitelijk geldt in verband met de (on)veiligheid voor voetgangers en fietsers in de noordoosthoek van het werkterrein het volgende. Deze hoek - in- en uitrit van vrachtwagens die gewoon en door de aanpassing van de bouwweg uitsluitend naar voren rijden en dus goed zicht hebben - werd aanvullend gereguleerd met verkeersregelaars. Direct nabij deze hoek bevond en bevindt zich (al sinds jaar en dag) een door stoplichten geregleerde fiets- en voetgangersoversteekplaats, die veilig aantakt op fiets- en voetgangerspaden. Ook heeft de Nicolaas Anslinstraat gewoon dezelfde breedte als vóór het project MIX Amsterdam behouden en is niet versmald door de verbreding van (de noordoosthoek of elders van) het werkterrein. Over deze straat lopen ook geen andere verkeersstromen dan voorafgaand aan het project MIX Amsterdam.

Daarbij geldt nog het volgende. In de Nicolaas Anslinstraat waren en zijn aan beide zijden verkeersborden cf. model E3 van Bijlage I van het RVV 1990 - verbod stil te staan -

geplaatst. Hoewel er in de Nicolaas Anslinstraat toch massaal aan de zijde van het bouwproject werd geparkeerd - zie **Productie 23** voor enkele impressiefoto's uit februari 2024 - is er daartegen nimmer opgetreden. Indien het College echt meende dat zich in de Nicolaas Anslinstraat of specifiek het deel daarvan dat uitkomt op de noordoosthoek van het werkterrein onveilige situaties voor voetgangers en fietsers zouden kunnen voordoen, dan zou het in de vele maanden dat auto's gewoon tegen het verbod in, dag en nacht daar 'gewoon' parkeerden en wellicht onveiligheid voor voetgangers en fietsers tot gevolg zou kunnen hebben, eindelijk eens hebben laten handhaven. Dat is evenwel nooit gebeurd; nimmer is daar gehandhaafd.

Daarbij komt dat meer recent op het wegdeel van de Nicolaas Anslinstraat dat uitkomt op de noordoosthoek van het werkterrein een trottoir is aangelegd, dat in die noordoosthoek veilig met een zebrapad een vervolg heeft gekregen, zie **Productie 24** voor enkele impressiefoto's uit oktober 2024. Dit trottoir dient tevens als 'beschermingsbuffer' voor in die noordoosthoek passerende fietsers. Zo er al enigszins sprake van onveiligheid voor voetgangers en fietsers in de noordoosthoek van het werkterrein zou zijn geweest, dan is deze door de meer recente aanpassingen sowieso niet meer aan de orde.

Uit het bovenstaande volgt dat er slechts één feitelijke overweging aan de Doorgang ten grondslag heeft gelegen, dat die destijds al niet onderbouwd of (naderhand) op juistheid is onderzocht, dat er naar overtuiging van Belanghebbenden nimmer sprake is geweest van (extra) onveiligheid voor voetgangers en fietsers in de noordoosthoek van het werkterrein van het project MIX Amsterdam, laat staan dat daar thans sprake van zou zijn.

Er is derhalve sprake van een gebrekkige grondslag van het Besluit. Het Besluit is ondeugdelijk gemotiveerd.

#### *e.4 discrepantie in grondslag/doelstelling Besluit en BLVC-plan; onzorgvuldig*

Opvallend is de discrepantie tussen de in het BLVC-plan verwoorde grondslag voor de Doorgang, zoals ook (deels) in het Woo-besluit op Woo-verzoek 1. is weergegeven, enerzijds en die welke in het Besluit wordt vermeld anderzijds: in het BLVC-plan wordt de veiligheid voor fietsers en voetgangers als feitelijke grondslag vermeld, doch in het Besluit slechts de veiligheid van fietsers. Het Besluit - dat het BLVC-plan als basis heeft - is ook op dit punt onzorgvuldig.

#### *e.5 belangenafweging*

##### *e.5.1 (schrijnend) ontbreken van noodzakelijke belangenafweging*

Naast de enkelvoudige en vooral gebrekkige feitelijke grondslag voor de Doorgang, is het ontbreken van de voor het Besluit vereiste belangenafweging hier evident én schrijnend.

Ingevolge art. 3:2 Awb dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen te vergaren. Art. 3:4 Awb schrijft voor dat het bestuursorgaan alle rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af dient af te wegen, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit, alsmede dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Voorts schrijft art. 21 Babw de vereiste belangenafweging voor. Het Besluit is een zogenoemd niet gebonden besluit, oftewel een

die berust op een discretionaire bevoegdheid van het College. Daarvoor geldt dat het College intensief dient te toetsen.

De enige belangenweging die uit alle stukken blijkt, is die welke het Besluit vermeldt:

*“het voordeel dat ontstaat met deze maatregel in de veiligheid van fietsers en leefbaarheid van de omgeving, zwaarder weegt dan het eventuele nadeel dat kan ontstaan doordat met deze maatregel andere voertuigen dan fietsers geen gebruik kunnen maken van deze verbinding;”*

Afgezien van het feit dat het Besluit geenszins het belang dat het hier zelf formuleert ondersteunt - zie hierna onder e.5.2 - laat het andere belangen volledig buiten beschouwing. In het bijzonder zijn de belangen van Belanghebbenden, zijnde bewoners direct nabij de Doorgang wonen, niet meegewogen. Er kan niet anders worden geconcludeerd, dat zulks bewust is gebeurd. Immers, het Besluit dateert van 8 april 2024. Zoals onder d.6 hierboven is geschetst zijn de belangen van Belanghebbenden - gezondheidsbelangen en belangen direct verband houdende met de woonfunctie - daaraan voorafgaand uit en te na, op meerdere manieren en gedurende maanden, met het College gedeeld. Voorts is het College door nota bene Belanghebbenden gedwongen tot het nemen van het Besluit (zie hierboven onder d.5). Het College heeft derhalve de belangen van Belanghebbenden bewust genegeerd en niet in de besluitvorming meegewogen.

#### *e.5.2 Besluit in strijd met eigen belangenafweging*

De (enige) belangenweging in het Besluit luidt dat ‘het voordeel dat ontstaat met deze maatregel in de veiligheid van fietsers en leefbaarheid van de omgeving, zwaarder weegt dan het eventuele nadeel dat kan ontstaan doordat met deze maatregel andere voertuigen dan fietsers geen gebruik kunnen maken van deze [Doorgang]’.

Echter, door het Besluit, zoals in het dictum weergegeven, worden alle snorfietsen op de Doorgang toegestaan. Daarbij komt dat in de praktijk allerlei verschillende verkeersstromen op de Doorgang door elkaar lopen, zie hierboven onder d.9. Het Besluit - zo dat in de praktijk zou worden gevolgd - en de praktijk brengen juist onveiligheid met zich en (zeker zo belangrijk) wordt de leefbaarheid van de omgeving ernstig benadeeld, zie hierboven onder d.6.

Ook hierdoor is Besluit innerlijk tegenstrijdig, onzorgvuldig en ondeugdelijk gemotiveerd.

#### *e.6 Besluit ziet op slechts deel van verkeerstekens, strijd met art. 15, lid 1 WvW 1994 en 12 Babw*

Naast de verkeersborden cf. model G11 en G12 van Bijlage 1 van het RVV 1990, zijn op de Doorgang doorgetrokken strepen en haaietanden aangebracht. Voor deze strepen en haaietanden is op grond van art. 15, lid 1 WvW 1994 en art. 12, sub b, onder I. en VII. Babw een verkeersbesluit vereist. Het Besluit maakt evenwel geen enkele melding van deze verkeerstekens en is derhalve in strijd met art. 15, lid 1 WvW 1994 en art. 12, sub b, onder I. en VII. Babw.

*e.7 Besluit ziet niet op de feitelijke maatregelen; strijd met art. 15, lid 2 WvW 1994 en 18 Babw*

In casu is sprake van maatregelen, namelijk de paaltjes die aan beide zijden van de Doorgang zijn geplaatst ter voorkoming van het door de Doorgang rijden van voertuigen op meer dan twee wielen (zie hierboven onder d.1.2 , onder 3.). Hoewel op dit punt in het Besluit is overwogen: “*ter ondersteuning van het gebruik als fietspad er een fysieke beperking komt die voorkomt dat voertuigen op meer dan twee wielen gebruik kunnen maken van deze verbinding;*” (zie **Productie 1**) rept het Besluit met geen woord over de getroffen maatregelen zelf.

Het Besluit is aldus in strijd met art. 15, lid 2 WvW 1994 dat voorschrijft dat maatregelen op of aan de weg geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen – zoals hier evident wel is beoogd - leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken. Eenvoudig gezegd, de maatregelen zijn in casu niet krachtens het Besluit getroffen.

Voorts is het Besluit op dit punt strijdig met art. 18 Babw. Het Besluit geeft immers nergens de aard en de omvang van de maatregelen - paaltjes aan beide zijden van de Doorgang - weer.

*e.8 Besluit strijdig met art. 24 Babw*

Ingevolge art. 24 Babw dienen verkeersbesluiten te worden genomen na overleg met de korpschef. Dit kan ook met een gemandateerde van de politie. Weliswaar stelt art. 24 Babw en ook overige relevante regelgeving geen verdere vereisten aan het overleg met de politie en weliswaar wordt in het Besluit overwogen dat “overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, overleg is gepleegd met een gemandateerde van de politie, eenheid Amsterdam”, het is uiterst twijfelachtig dat het vereiste overleg met de politie inderdaad is gevoerd.

In de in het bijzonder op Woo-verzoek 2. - waarbij is verzocht om openbaarmaking van alle informatie betreffende de totstandkoming van het Besluit - openbaar gemaakte stukken (zie **Productie 14**) is slechts één opmerking op dit punt te vinden, namelijk in een (interne) e-mail van de ‘Senior Adviseur Verkeer & Vervoer’ van 25 maart 2024:

*“Volgende stap is dat dit besluit naar de verkeerspolitie gaat ter (wettelijk verplichte) consultatie.”*

Uit de openbaar gemaakte stukken - bij voorbeeld uit mailwisseling – blijkt evenwel nergens van enig contact met de politie ter zake, wanneer dat dan zou zijn geweest en wat de uitkomst (positief of negatief) van dat overleg is geweest. Zelfs is niet vastgelegd dat er ergens notulen van het overleg zijn gemaakt, laat staan dat die notulen openbaar zijn gemaakt. Daarbij komt dat de hierboven geciteerde opmerking, die dan een eerste aanzet tot het vereiste overleg met de politie zou zijn geweest, pas op 25 maart 2024 is gemaakt. Indien er daadwerkelijk opvolging aan zou zijn gegeven zou die opvolging (of een in ieder geval een aanwijzing daarvoor) niet alleen uit de openbaar gemaakte stukken blijken, doch lijkt de tijd tot 8 april 2024 (i.e. datum van het Besluit) voor het contact leggen met de politie, het door de politie zich kunnen informeren om tot een gedegen advies te kunnen komen en de terugkoppeling van de politie in een niet aannemelijk kort tijdsbestek moeten hebben plaatsgehad.

Gelet op de gang van zaken menen Belanghebbenden dat het Besluit niet voldoet aan art. 24 Babw nu er hoogstwaarschijnlijk geen overleg met de politie ter zake heeft plaatsgevonden. Het wordt geenszins gestaafd door de op Woo-verzoek 2. openbaar gemaakte stukken, noch is het overigens aannemelijk.

#### *e.9 Besluit schendt art. 27 Babw*

Hierboven is uiteengezet dat het Besluit strijdt met art. 15, lid 2 WvW 1994 en 18 Babw. Evident onterecht maken de getroffen maatregelen geen deel uit van het Besluit. Daarmee heeft het College (tevens) art. 27 Babw omzeild en geschonden. Dat bepaald dat maatregelen in de zin van artikel 15, lid 2 WvW 1994 pas zes weken na bekendmaking van het verkeersbesluit in werking treden. Het Besluit bepaalt niets over het tijdstip van inwerkingtreding, zodat het er voor moet worden gehouden dat het direct in werking is getreden. Echter, de aan beide zijden van de Doorgang geplaatste paaltjes - zijnde de getroffen maatregelen - leidt tot een beperking van het aantal categorieën weggebruikers van de Doorgang, hetgeen, gezien de overwegingen bij het Besluit, juist is beoogd. Ergo, het Besluit mocht op het onderdeel van deze maatregelen geen onmiddellijke inwerkingtreding hebben. Dat is wel gebeurd. Daarmee is Belanghebbenden en andere belanghebbenden tevens de mogelijkheid ontnomen te voorkomen dat het Besluit direct ten uitvoer zou worden gelegd middels (eerder) bezwaar dat tot herroeping of aanpassing van het Besluit had kunnen leiden.

#### *e.10 dictum van het Besluit is onvolledig en daarmee onbegrijpelijk*

Het dictum in het Besluit luidt:

*“Door het plaatsen van verkeersborden conform model G11 en G12 van Bijlage I van het RVV 1990, aan te wijzen: een verplicht fietspad op de verbinding tussen de Jan Celestraat en het Hoekenespad.”*

In het dictum dient kort en bondig te zijn aangegeven waartoe is besloten. Dat is hier niet het geval. Immers, in het dictum ontbreekt 1. een deel van de verkeerstekens: het aanbrengen van de doorgetrokken strepen en haaietanden, waarvoor ogv art. 15, lid 1 WvW en art. 12, sub b, onder I. en VII. Babw een verkeersbesluit is vereist en 2. de aard en de omvang van de maatregelen: het plaatsen van de paaltjes aan beide zijden van de Doorgang ter voorkoming van het door de Doorgang rijden van voertuigen op meer dan twee wielen, voor welke maatregelen ogv art. 15, lid 2 WvW 1994 een verkeersbesluit vereist is. Nu het dictum van het Besluit onvolledig is, is het daarmee ook hierdoor onbegrijpelijk.

#### *e.11 uniforme openbare voorbereidingsprocedure ivm belangenafweging aangewezen?*

De Awb vereist zorgvuldigheid en belangenafweging bij de totstandkoming van besluiten, dus ook verkeersbesluiten. Art. 3:2 Awb schrijft voor dat het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Naast de belangenafweging bepaalt art. 3:4 Awb dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Bij de voorbereiding van het Besluit had eerst onderzocht dienen te worden welke belangen allemaal een rol spelen, juist óók die van Belanghebbenden, zijnde de meest directe bewoners. Zoals hierboven onder e.5 is opgemerkt, is dat geenszins gebeurt.

Mocht het College alsnog menen dat hier sprake is van een veelheid aan belangen, in het bijzonder zodanig dat bij voorbeeld van een omstreden situatie sprake is, dan is het voorbereiden van het verkeersbesluit met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (afd. 3.4 Awb) aangewezen. Die procedure is immers veel beter ingericht alle rechtstreeks bij het Besluit betrokken belangen goed te kunnen wegen. Hoewel de procedure langer zou duren<sup>9</sup>, komt de besluitvorming zorgvuldiger tot stand.

#### **f. conclusie**

Het Besluit is in ieder geval onzorgvuldig en niet deugdelijk gemotiveerd. Het College heeft voorts geen evenwichtige belangenafweging gemaakt. Het College heeft tevens gehandeld in strijd met het fair play beginsel.

Het Besluit is reeds daarom in strijd met art. 21 van het Babw en de artt. 2:4 (verbod op vooringenomenheid), 3:2 (zorgvuldigheid), 3:4 (evenredigheid) en 7:12, eerste lid, (motivering) van de Awb.

#### **Derhalve wordt het College verzocht:**

- het bezwaar gegrond te verklaren;
- op grond van art. 7:11 Awb op grondslag van dit bezwaar het Besluit volledig te heroverwegen;
- het Besluit te herroepen en, voor zover nodig, daarvoor in de plaats een nieuw besluit te nemen<sup>10</sup> en
- de feitelijke situatie van vóór het Besluit te herstellen en de gevolgen daarvan naar de toekomst uit te sluiten.

Vernemend,  
bewonersgroep,  
namens deze,  
5.1, 5.1, 2, e

5.1, 2, e  
5.1, 2, e Amsterdam

---

<sup>9</sup> Bij een uniforme openbare voorbereidingsprocedure maakt het bestuursorgaan eerst het voornemen bekend met betrekking tot de te nemen verkeersmaatregelen. Tegen dit voornemen kunnen belanghebbenden hun zienswijzen inbrengen (art. 3:15, lid 1 Awb). Met inachtneming van deze zienswijzen kan het bestuursorgaan vervolgens een verkeersbesluit nemen.

<sup>10</sup> Hierbij is het vertrekpunt dat het bestuursorgaan zijn eerdere besluit heroverweegt op basis van de feiten en omstandigheden ten tijde van de heroverweging en op basis van het op dat moment geldende recht en beleid.

## **Producties:**

- **Productie 1:** bezwaar 16 april 2024 (incl. besluit waarvan bezwaar)
- **Productie 2:** ontvangstbevestiging bezwaar 22 april 2024
- **Productie 3:** correspondentie 2, 7, 10 mei 2024 iz machtigingen
- **Productie 4:** verzoek rechtstreeks beroep 30 mei 2024
- **Productie 5:** reminder ivm verzoek rechtstreeks beroep 7 juni 2024
- **Productie 6:** 2<sup>e</sup> reminder ivm verzoek rechtstreeks beroep 8 juli 2024
- **Productie 7:** telefoonnotitie 25 juli 2024 van telefonisch contact met JB
- **Productie 8:** behandelaar JB stelt zich 25 juli 2024
- **Productie 9:** reactie 26 juli 2024 op bericht behandelaar JB 25 juli 2024
- **Productie 10:** correspondentie 5 - 7 augustus 2024 iz ihb bezwaargronden
- **Productie 11:** verdere correspondentie 24 - 30 september 2024 iz ihb bezwaargronden
- **Productie 12:** foto's Doorgang (met verkeerstekens en maatregelen)
- **Productie 13:** Woo-verzoek van 28 december 2023 (sub 1), Woo-besluit van 6 februari 2024 (sub 2), inventarislijst (sub 3), advies bezwaarschriftencommissie 16 mei 2024 (sub 4), geredigeerde BLVC-plan MIX Amsterdam definitief v1-1 van 3 november 2022 (sub 5, ontvangen op 30 april 2024) en geredigeerde bijlage 5 bij dat BLVC-plan ('Tekening omgeving SDK MIX Semi DO 2021-192404-2 d.d. 160821', sub 6)
- **Productie 14:** Woo-verzoek 12 april 2024, Woo-besluit 25 april 2024 en alle op het verzoek ontvangen documenten
- **Productie 15:** Woo-verzoek 19 juni 2024, Woo-besluit 10 juli 2024 en alle op het verzoek ontvangen documenten
- **Productie 16:** handhavingsverzoek 14 februari 2024
- **Productie 17:** brief 16 januari 2024 ivm gevolgen Doorgang
- **Productie 18:** klachtbrief 7 februari 2024
- **Productie 19:** samenvatting bij insturen klacht 7 februari 2024
- **Productie 20:** verslag informatieavond 'Nieuwe Osdorpergracht en bruggen' 13 februari 2024
- **Productie 21:** notulen van 10 april 2024 van gesprek met College 28 maart 2024
- **Productie 22:** notitie College, 23 juli 2024 ontvangen
- **Productie 23:** foto's Nicolaas Anslijnstraat noordoostzijde bouwproject MIX, februari 2024
- **Productie 24:** foto's Nicolaas Anslijnstraat noordoostzijde bouwproject MIX, oktober 2024