

# Uitgelicht ~ Recht maakt krom wat recht is, en daar is niks kroms aan



Elke bestuurder die verantwoordelijkheid draagt voor de ruimtelijke ordening en verkeersveiligheid moet zich bij het lezen van Schnabels exposé ongemakkelijk gaan voelen. Is het door een gebrek aan kennis en kunde aan de kant van deskundigen, die hun adviseren over verkeer en verkeersveiligheid? Is het hun eigen onmacht om dat wat deze deskundigen aanbevelen te realiseren? Of zijn het de burgers, die zich deels niet laten leiden door wat voor slim uitgedacht routeplan dan ook? Hoe dan ook, na zelf eens het tracé op de fiets te hebben afgelegd, moeten de

bestuurders erkennen dat het beschreven tracé niet bepaald ideaal is. Deze vaststelling brengt ze echter niet meteen in verlegenheid. Het gaat hier om een complexe materie, zo hoort men ze redeneren. We moeten rekening houden met tal van uiteenlopende belangen. Het gaat om de belangen van voetgangers, fietsers en automobilisten, van omwonenden, het milieu en het stadsgezicht en natuurlijk mogen we ook de financiële belangen niet uit het oog verliezen. Vanwege die uiteenlopende belangen is het onmogelijk om een tracé uit te zetten en in te richten waar iedereen volledig gelukkig mee zal zijn. Bestuurders moeten afwegingen maken, waardoor hun besluiten veelal een compromiskarakter vertonen. Vanuit bestuurlijk opzicht is daar niks mee. Maar als het bestuur dan op toch wel enkele heel problematische knelpunten wordt gewezen, zoekt het een uitweg. Ook die knelpunten onderkennen bestuurders en delen hier zelfs de kritiek van de burger, maar... die juristen, hè. Het bestuur is in deze moderne rechtsstaat nu eenmaal gebonden aan het recht en dat maakt dat we wat krom is nog onmogelijk recht kunnen krijgen. Wet- en regelgeving en juristen zijn daar debet aan, zo mopperen de bestuurders. Hebben ze een punt?

In zeker opzicht hebben ze gelijk. Juristen zijn preciezen. Wet- en regelgeving zijn voor hen min of meer heilig en als burgers daar een beroep op doen, gaat het

recht voor op bestuurlijke prudentie. Het wordt door bestuurders dan ook vaak opgemerkt: recht en rechtspraak zijn een blok aan hun been. Rechters zijn echter niet onder de indruk van dergelijke opmerkingen. We leven nu eenmaal in een rechtsstaat en daar gaat het recht voor op het bestuur. Zint het u niet, zorg er dan voor dat de regels worden veranderd.

Bestuurders hebben echter niet helemaal gelijk (sommigen zullen zeggen dat bestuurders helemaal geen gelijk hebben). Alhoewel bestuurders zeker wel worden gehinderd door het recht in de uitvoering van hun plannen, kunnen ze zich er ook achter verschuilen. Bekijk namelijk de problematiek eens door de bril van de burger. Wie het niet eens is met besluiten van het bestuur moet in de pen en bezwaar aantekenen. Als die burger ontvankelijk is en als belanghebbende wordt aangemerkt zal hij door een speciale commissie worden gehoord. Deze bezwaarcommissie kijkt nog eens naar de afwegingen die aan het bestuurlijk besluit ten grondslag liggen. Het is niet uitgesloten dat het bestuur wordt teruggefloten, maar als het geen gekke dingen heeft gedaan, zal het besluit wel overeind blijven. Dan zit er voor de burger weinig anders op dan de rechter opzoeken. Zeker in kwesties waarbij het draait om wegaanleg is het dan wel raadzaam een advocaat, dan wel een andere juridisch deskundige in te huren.

Het omgevingsrecht is wel zo ingewikkeld, dat zelfs kundige juristen er in verdwalen. Eenmaal bij de rechter wacht die burger echter meestal een deceptie. Die zit op zijn eigen stoel en gaat daar niet vanaf om op de stoel van de bestuurder te gaan zitten. Hij toetst slechts marginaal. Niet wat hij redelijk vindt is doorslaggevend. De rechter gaat alleen na of de bestuurders een evident onredelijk besluit hebben genomen. Dat zal niet snel het geval zijn, of je moet wel een heel onhandig opererend bestuur hebben. Diezelfde burger kan dan alleen nog hopen op fouten in de procedure. Het gewijzigde bestemmingsplan is niet tijdig ter inzage gelegd, de burgers zijn niet goed voorgelicht, de inspraakprocedure was gebrekkig. Hier heeft de burger wat vaker succes. Maar dat succes, die overwinning op het bestuur, is meestal een Pyrrusoverwinning. Weliswaar wordt het besluit vernietigd, maar in de praktijk betekent dat slechts vertraging. Tot grote ergernis van de bestuurders moet de boel nog eens over. Echter, alhoewel er zand in de bestuurlijke machine is gestrooid, krijgt het bestuur uiteindelijk zijn zin.

Mogelijk wordt het de lezer inmiddels duidelijk wat dit alles te maken heeft met het door Schnabel beschreven verre van ideale fietstraject. Men ziet het nu

wellicht beter voor zich. De bestuurders wilden het misschien anders, maar waren genoodzaakt tot compromissen, daarbij vaak dwarsgezet door overmatige regelzucht en onwillige rechters. Weggebruikers en omwonenden wilden waarschijnlijk ook wat anders, maar slaagden er niet in de bestuurders van hun plannen af te houden. Acties haalden weinig uit en de weg naar de rechter bleek vaak doodlopend te zijn. Hoe staat het met de toegang tot de rechter en de verhouding tussen kosten en baten? Als men al tot de rechter wist door te dringen, wat gelet op de financiële kant van de zaak, de complexiteit van regels en procedures een groot doorzettingsvermogen vraagt en euvele moed, stond men achteraf toch vaak met lege handen en deed het bestuur wat het zich van begin af aan had voorgenomen. Men had hooguit wat uitstel veroorzaakt. Moeten we nu heel erg ongelukkig zijn met dit alles? Elke weldenkende burger zal zich, net als Schnabel, achter zijn oren krabben als hij zich beweegt door het stadsverkeer.



De Berekuil was het eerste verkeersplein in Nederland waarbij het fietsverkeer op een ander niveau werd afgehandeld dan het gemotoriseerde verkeer.

Bron Wikipedia

Vaak heeft het meer weg van knip- en plakwerk, een waar 'patchwork'. Een kind zou het beter doen. Bedenk echter dat een verkeerstraject zelden van scratch af aan wordt aangelegd. Veelal dient men uit te gaan van bestaande situaties,

waarbij men bij aanpassingen stuit op botsende belangen van bewoners, automobilisten, fietsers, voetgangers, winkeliers enz. Tenzij we ruime macht toekennen aan een soeverein, die op eigen houtje simpel de dienst uitmaakt en bijvoorbeeld kiest voor de fietsers en alle andere belanghebbenden daaraan ondergeschikt maakt, zal het toch een geven en nemen worden. Zeker, zo vindt men nooit een ideale oplossing, maar bedenk in wat voor samenleving we terecht komen waarin ideale oplossingen de maat zijn. Ideaal volgens wie? Ideaal, ten koste van wat en koste wat kost? We leven in een rechtsstaat. Dat betekent dat we, hoe moeilijk soms ook te realiseren, als het puntje bij paaltje komt, een beroep kunnen doen op wet en rechter om onze belangen te beschermen. Dat kan leiden tot frustratie van mooie plannen, maar ja, mooi voor wie? Kortom, hoe irritant ook, we zouden als we op de fiets het traject van station naar Uithof afleggen ook wel even kunnen gniffelen: een 'geruststellend' rommeltje. Recht is krom, en dat is maar goed ook. Maar er zijn grenzen.

In de eerste plaats kan men zich afvragen of alle verkeersmaatregelen doeltreffend zijn. Er is wel eens gepleit voor het minimaliseren van verkeersborden en verkeerstekens. Knipperlichten in plaats van verkeerslichten. Overregulering en niet eenvoudig te begrijpen verkeersgeboden en verboden kunnen leiden tot burgerlijke ongehoorzaamheid, willekeur en handhavingsproblemen. Of, erger nog, gevaarlijke verkeerssituaties.

In de tweede plaats moet het recht wel toegankelijk blijven. Ik ben er echter niet gerust op dat 'access to justice' in volle omvang voor de toekomst gegarandeerd wordt. Bestuurders vragen om meer armslag, ministers willen kosten besparen en dat maakt dat de drempel om toegang te krijgen tot de rechter alsmaar hoger wordt voor veel burgers. Mij lijkt dit iets om over na te denken wanneer men op een zonnige lentedag door het Wilhelminapark pedaalt. Neem dan even de tijd, zet je neer op een bankje en mijmer over de parabel van de wet. U weet wel, die raadselachtige pagina's van Franz Kafka, waarbij het gaat om de grote belofte van de toegang tot de Wet. De man, gezeten op het bankje bij de toegangspoort tot de Wet wil worden toegelaten. Nee, nog niet, maar het is raadzaam om te wachten. Wanneer de man, oud en grijs geworden sterft, gaat de poort dicht. Hij vraagt de wachter waarom hij al de tijd dat hij daar voor de poort heeft gewacht niemand anders zich heeft gemeld? Ja, de Wet was er voor u, alleen voor u deelt de poortwachter mee en sluit de poort. Over die paar pagina's is al een boekenkast volgeschreven. Ik doe geen poging er nog iets geleerds over te

zeggen. Voor mij, en hopelijk voor alle juristen en wetgevers werkt het verhaal als waarschuwing: laten we vooral op het kromme pad blijven, precies zoals dat hopelijk ook de fietsers lukt.



Wandeling - op weg naar de Uithof



Van Centraal Museum naar Uithof