

Rolnummer KG 05/402
Datum vonnis: 31 mei 2005

RECHTBANK 's-GRAVENHAGE
Sector Civiel Recht • Voorzieningenrechter

VONNIS IN KORT GEDING
gewezen in de zaak rolnummer KG 05/402

van:

De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid
ZWARTS & JANSMA ARCHITECTEN B.V.,
gevestigd te Amsterdam,
eiseres in conventie,
verweerster in reconventie,
procureur: mr. H.J.A. Knijff,
advocaat: mr. C.G.M. Berendsen te Amsterdam,

tegen:

1. **DE GEMEENTE ZOETERMEER**,
zetelend te Zoetermeer,
gedaagde in conventie,
eiseres in reconventie,
procureur: mr. P.J.M. von Schmidt auf Altenstadt,
advocaat: mr. K. Gilhuis te Amsterdam,
2. **de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid**
HOLLAND RAILCONSULT HOLDING B.V.,
gevestigd te Utrecht,
gedaagde in conventie,
eiseres in reconventie,
procureur: mr. P.J.M. von Schmidt auf Altenstadt,
advocaat: mr. M.S. Don te Amsterdam.

Overwegingen ten aanzien van het verloop van het geding:

Eiseres -hierna ook: "Zwarts & Jansma"- heeft gedaagden -hierna ook: "de Gemeente Zoetermeer" respectievelijk "Holland Railconsult"- doen dagvaarden om te verschijnen ter terechtzitting in kort geding van 17 mei 2005.

Ter zitting heeft de raadsman van Zwarts & Jansma de vordering toegelicht aan de hand van pleitnotities en producties. De Gemeente Zoetermeer en Holland Railconsult hebben verweer gevoerd bij monde van hun respectievelijke raadslieden, die daarbij eveneens ieder voor zich een pleitnota met producties hebben gehanteerd.

Vervolgens hebben partijen vonnis gevraagd onder overlegging van de stukken, de pleitnota's daaronder begrepen.

Overwegingen ten aanzien van het recht:

De feiten

1. In dit kort geding kan van de volgende feiten worden uitgegaan:
 - a. Begin 2000 heeft Gemeentewerken Rotterdam in opdracht van de Gemeente Zoetermeer Zwarts & Jansma in de gelegenheid gesteld om als architect een vormgevingsontwerp te vervaardigen ten behoeve van een viaduct voor langzaam verkeer over de A12, en wel volgens het principe van een prijsvraag.
 - b. Aan Zwarts & Jansma is daartoe een zogenaamde “Architectenleidraad viaduct Westergo te Zoetermeer”, gedateerd 28 maart 2000, ter hand gesteld. Die leidraad hield, naar daarin staat vermeld, in:

“een beschrijving van het programma van eisen, de beschrijving van het proces tot welke het kunstwerk tot stand komt alsmede alle relevante gegevens, tijdfasering, inschrijvingsverplichtingen, vergoedingen en overige verplichtingen ten behoeve van de projectfase “realisatie vormgevingsontwerpen”.
 - c. In die architectenleidraad is onder hoofdstuk 2 (de procedure) vermeld dat het coördinatieteam, dat het kader schept voor de uitvoering van het viaduct, bestaat uit verschillende, al dan niet publieke, rechtspersonen, waaronder Holland Railconsult.
 - d. Verder valt uit dit hoofdstuk van de architectenleidraad af te leiden dat de procedure voor het selecteren van een (winnend) ontwerp als volgt zou zijn:
 - drie architectenbureaus worden geselecteerd om een vormgevingsontwerp te ontwikkelen en te presenteren;
 - de ingediende vormgevingsontwerpen zullen door het coördinatieteam van een rapportage worden voorzien waarbij wordt aangegeven in welke mate die ontwerpen zich committeren aan de regels van de leidraad;
 - De Gemeente Zoetermeer komt tot de selectie van een winnend ontwerp. De Gemeente heeft het recht om voorbij te gaan aan de ingediende ontwerpen.
 - Indien de keuze voor één bureau is gemaakt krijgt dit bureau de gelegenheid om, tegen een vergoeding van maximaal f 80.000,- op basis van werkelijk bestede tijd, de volgende projectfasen “technisch ontwerp” en “uitvoering” van het viaduct te begeleiden. Er wordt direct gestart met de technische uitwerking, zodat het van groot belang is dat alle voor de vormgeving van belang geachte details in het competitieontwerp worden meegenomen.
 - De Gemeente Zoetermeer zal via een nader te bepalen selectiemethode komen tot de keuze van een ingenieurbureau dat het vormgevingsontwerp uitwerkt tot een voldragen technisch ontwerp en dit vervolgens bestekgereed maakt. De rol van de architect is in deze fase bijsturend.

- De Gemeente Zoetermeer zal, na het totstandkomen van het technisch ontwerp, via een nader te bepalen selectiemethode komen tot de keuze van een aannemer die het kunstwerk en de aanpalende werkzaamheden uitvoert. De architect heeft het recht op bilateraal overleg met de directievoerder inzake vormgeving tijdens de uitvoering van het werk.
- e. Zwarts & Jansma heeft bij brief van 6 april 2000 aan Gemeentewerken Rotterdam laten weten (samengevat) dat zij inging op de uitnodiging om mee te doen aan de prijsvraag en dat zij accoord ging met de in de architectenleidraad opgenomen voorwaarden.
- f. Zwarts & Jansma heeft het door haar vervaardigde ontwerp voor het viaduct op 26 mei 2000 ingeleverd. In de daarbij gevoegde “verantwoording ontwerp viaduct Westergo” is onder meer het volgende opgenomen:

Nadrukkelijk moet gesteld worden, dat wij een architectenbureau zijn en geen civiele ingenieurs in dienst hebben. Wij hebben wel een redelijk inzicht in de wetten van de toegepaste mechanica, maar rekenen aan draagconstructies kunnen we b.v. in het geheel niet. De vorm van de brug kwam daarom in hoge mate op basis van gevoel en inzicht tot stand. Het kan zo zijn dat het ontwerp niet deugdelijk is, het kan ook zo zijn dat door ons ingeschatte maten te zwaar of te licht blijken te zijn.

- g. Het ontwerp van Zwarts & Jansma, zoals door haar op 26 mei 2000 ingeleverd, ziet er als volgt uit:





- h. De gemeente Zoetermeer heeft aan Swarts & Jansma bij brief van 28 juni 2000 onder meer het volgende bericht:

Uw vormgevingsontwerp van het viaduct Westergo is bij de beoordeling op 20 juni 2000 aangehouden voor nader onderzoek.

Voordat een definitieve keuze kan worden gemaakt is het noodzakelijk, in verband met de technische en constructieve problemen welke aan het ontwerp kleven, nader onderzoek te doen. Tevens is nadere informatie van de beheerders van de infra-structurele voorzieningen noodzakelijk.

Bij het onderzoek zullen tevens aanpassingen van het ontwerp aan de orde komen, hetgeen in overleg met u zal gebeuren.

(...)

Met betrekking tot het nadere onderzoek en daarmee samenhangende werkzaamheden zal u op korte termijn worden benaderd(...).

- i. Bij brief van 17 oktober 2000 heeft de Gemeente Zoetermeer het volgende aan Swarts & Jansma laten weten:

Uw vormgevingsontwerp van het viaduct Westergo is bij de beoordeling op 20 juni 2000 aangehouden voor nader onderzoek.

Dat nader onderzoek inzake de technische en constructieve problemen van het voorontwerp heeft plaatsgevonden na overleg met de heer Jansma en is uitgevoerd door het Ingenieursbureau van Gemeentewerken Rotterdam.

Het resultaat van het onderzoek is besproken met de heer Jansma op 28 augustus 2000. In dit gesprek is geconcludeerd, dat ondanks het feit dat enige verbeteringen mogelijk zijn, het concept kritisch bleef.

De eindconclusie van het onderzoek is, dat het hangbrugconcept onvoldoende stijfheid biedt om voldoende zekerheid te hebben dat zich geen dynamische responsies voordoen.

Gezien de locatie, een kruising met belangrijke nationale infrastructuurverbindingen n.l. de spoorweg Den Haag<>Gouda en de rijksweg A12 en de daarmee sa-

menhangende belangen, is deze onzekerheid niet acceptabel.

Deze problematiek in combinatie met de risico's inzake de uitvoering n.l. aantal hulpsteunpunten en noodzakelijke buitendienststellingen en stremmingen, leidt ertoe dat uw voorontwerp niet in aanmerking komt voor verdere ontwikkelingen.

- j. De Gemeente Zoetermeer heeft niet alleen het ontwerp van Zwarts & Jansma afgewezen, maar ook dat van het (enige) andere architectenbureau dat een ontwerp had ingediend.
- k. Vervolgens heeft de Gemeente Zoetermeer het (in de woorden van haar raadsman ter terechtzitting) “over een andere boeg gegooid”. Zij is een overeenkomst aangegaan met NS Railinfrabeheer (thans genaamd ProRail), welke overeenkomst inhield, kort gezegd, dat NS Railinfrabeheer in samenwerking met de Gemeente Zoetermeer het realiseren van het viaduct zou gaan verzorgen. Onderdeel van de verplichting die NS Railinfrabeheer op zich nam was “het begeleiden van het ontwerp van de gehele brug”. NS Railinfrabeheer heeft, naar eigen zeggen, het ontwerpen van de brug uitbesteed aan Holland Railconsult.
- l. Holland Railconsult heeft op 5 juli 2002 een rapportage betreffende een definitief ontwerp voor het viaduct over de A12 gepresenteerd. In dat rapport geeft zij het volgende te kennen omtrent dat ontwerp:

Een hoge architectonische ambitie van de gemeente ligt ten grondslag aan het ontwerp zoals nader uitgewerkt in dit definitief ontwerp. (...) De brug zal met zijn omvang en hoogte een landmark in de skyline vormen. We hebben het verschil in doorrijhoogte tussen snelweg en spoorlijn gebruikt in de constructie. De hoofdconstructie van de brug wisselt halverwege. Door vloeiende lijnen worden de constructies onder en boven het dek aan elkaar gekoppeld. De lijnen komen samen bij het middensteunpunt. Hierdoor hebben we het brugdek vrijgehouden van constructie en geven we de passanten vrij zicht op het groen van het aangrenzende natuurgebied.

- m. In een nadien uitgegeven persbericht heeft Holland Railconsult onder meer het volgende opgenomen:

De brug, ontworpen door Holland Railconsult, vormt een nieuwe verbinding voor een voet, fiets- en ruiterspad over de snelweg en de spoorlijn Gouda-Den Haag. (...) Naast een poortfunctie vanaf de snelweg zal de brug door zijn omvang en hoogte een landmark in de skyline van Zoetermeer vormen.

Architect Edwin Megens heeft het verschil in doorrijhoogte tussen snelweg en spoorlijn gebruikt in het verloop van de constructie. De hoofdconstructie wisselt halverwege de brug van boven naar onder het dek. “Hoog” over de spoorlijn en via een vloeiende lijn “laag” over de snelweg. Middels een speciaal gegoten element wordt een opvallende top gemaakt waar alle lijnen samenkomen bij het middensteunpunt tussen snelweg en spoorlijn.

- n. Het door Holland Railconsult gepresenteerde definitieve ontwerp ziet er als volgt uit:



- o. Het viaduct is volgens het door Holland Railconsult gepresenteerde ontwerp vervaardigd en in het weekeinde van 22 mei 2005 (derhalve gelegen tussen de datum van behandeling van dit kort geding en de datum van de uitspraak) geplaatst.
- p. Zwarts & Jansma heeft in een door haar uitgegeven boek “Zwarts & Jansma 1990-2003” alsmede op haar website de mededeling opgenomen (samengevat) dat zij in het jaar 2000 de eerste prijs heeft gewonnen inzake een meervoudige opdracht van de Gemeente Zoetermeer voor het maken van een ontwerp voor het viaduct Westergo.

De vordering in conventie, de grondslag daarvoor en het verweer

2. Bij dagvaarding vorderde Zwarts & Jansma (samengevat) het volgende:
 - (1) Gedaagden te verbieden de in strijd met het auteursrecht van Zwarts & Jansma tot stand gekomen bewerking en nabootsing van haar ontwerp verder uit te voeren c.q. hen te verbieden over te gaan tot plaatsing van de brug, zulks op straffe van een dwangsom;
 - (2) Gedaagden te bevelen om iedere informatie of communicatie, waarmee wordt meegedeeld of de indruk wordt gewekt dat Holland Railconsult en/of de Gemeente Zoetermeer het ontwerp van de brug zelf hebben gemaakt te staken en gestaakt te houden, c.q. aldus aan te passen dat duidelijk wordt gemaakt dat Zwarts & Jansma het ontwerp heeft vervaardigd, met bevel aan gedaagden om bekend te maken dat de plaatsing van de brug niet door kan gaan vanwege het feit dat deze een ontoelaatbare nabootsing is van het oorspronkelijke brugontwerp van eiseres, zulks op straffe van een dwangsom;
 - (1) Gedaagden te veroordelen tot betaling van een bedrag van €50.000,-- als voorschot op een door gedaagden aan Zwarts & Jansma verschuldigde schadevergoeding.
3. Ter terechtzitting heeft Zwarts & Jansma, buiten bezwaar van gedaagden, haar eis gewijzigd in die zin dat zij haar eis tot verbod van de verdere uitvoering van de nabootsing en haar verbod tot plaatsing van de brug subsidiar stelt, doch dat zij thans primair vordert dat de brug zal worden openbaar gemaakt “als een ontwerp van Zwarts & Jansma Architecten” subsidiar “naar een ontwerp van Zwarts & Jansma”, in die zin voege dat gedaagden zulks in al hun uitingen met betrekking tot de ingebruikneming van de brug zowel jegens derden als intern alsmede in het kader van hun algemene informatieverstrekking zoals op bouwboarden, eigen websites, in jaarverslagen, brochures e.d. duidelijk zullen vermelden, zulks onder verbeurte van een dwangsom. Haar oorspronkelijke vordering sub (2) wijzigt Zwarts & Jansma aldus, dat de bekendmaking die gedaagden zullen moeten verrichten informatie zal bevatten die wordt weergegeven in een persbericht zoals dat door Zwarts & Jansma ter zitting is overgelegd.
4. Tegen de achtergrond van de vaststaande feiten legt Zwarts & Jansma aan haar gewijzigde vordering in de eerste plaats de stelling ten grondslag dat gedaagden met het openbaar maken en uitvoeren van de brug zoals deze thans is geplaatst inbreuk maken op het auteursrecht op het ontwerp van Zwarts & Jansma, zoals weergegeven onder 1 sub g. De totaalindruk van het ontwerp van de thans gerealiseerde brug komt immers, aldus Zwarts & Jansma, zodanig met haar eigen ontwerp overeen, dat die brug heeft te gelden als een gehele of gedeeltelijke bewerking of nabootsing in gewijzigde vorm van het ontwerp van Zwarts & Jansma die niet als een nieuw, oorspronkelijk werk kan worden beschouwd. Daarbij is, aldus nog steeds Zwarts & Jansma, duidelijk sprake van ontlening, nu Holland Railconsult deel uitmaakte van de coördinatiecommissie die (onder meer) het ontwerp van Zwarts & Jansma heeft beoordeeld, zodat Holland Railconsult kennis had genomen van het ontwerp van Zwarts & Jansma vóórdat zij haar eigen ontwerp presenteerde en de gelijkenis van beide ontwerpen derhalve niet op toeval kan berusten.

5. Daarnaast handelt de Gemeente Zoetermeer, naar Zwarts & Jansma betoogt, in strijd met de overeenkomst die zij in het kader van het indienen van het ontwerp door Zwarts & Jansma met deze op basis van de architectenleidraad heeft gesloten. De Gemeente moet immers door het doen uitvoeren van een bewerking van het ontwerp van Zwarts & Jansma geacht worden te hebben gekozen voor dat ontwerp, zodat zij op grond van de overeenkomst met Zwarts & Jansma gehouden was Zwarts & Jansma bij de verdere uitvoering van dat ontwerp te betrekken en haar daarvoor te honoreren, hetgeen de Gemeente Zoetermeer heeft nagelaten.

6. Door het handelen van de Gemeente Zoetermeer en Holland Railconsult heeft Zwarts & Jansma, naar zij stelt, schade geleden welke zij begroot op een bedrag van €109.308,--.

7. De Gemeente Zoetermeer en Holland Railconsult hebben tegen de vordering van Zwarts & Jansma gemotiveerd verweer gevoerd. Daarop zal, voorzover van belang, in het onderstaande nader worden ingegaan.

De vordering in reconventie, de grondslag daarvoor en het verweer

8. De Gemeente Zoetermeer en Holland Railconsult vorderen, samengevat, dat Zwarts & Jansma de uitlatingen als hiervoor weergegeven onder 1 sub p. van haar website zal verwijderen respectievelijk zal rectificeren, zulks op straffe van een dwangsom, en wel op de grond dat die uitlatingen in strijd met de waarheid zijn. Zwarts & Jansma heeft zich tegen toewijzing van die vordering verzet.

Beoordeling van het geschil

In conventie

9. Nu het viaduct over de A12, waar het in dit kort geding om gaat, inmiddels is geplaatst is er in elk geval geen grond meer voor toewijzing van de (aanvankelijk primaire, thans subsidiaire) vordering welke strekt tot een verbod tot plaatsing van dat viaduct.

10. Ter beoordeling staat dan ook de vraag of de resterende vorderingen van Zwarts & Jansma toewijsbaar zijn. Dat zijn de vorderingen die strekken tot het, bij wege van voorlopige voorziening, treffen van de volgende maatregelen:

- Een gebod aan gedaagden om de thans gerealiseerde brug nog slechts openbaar te maken “*als een ontwerp van Zwarts & Jansma Architecten*” subsidiair “*naar een ontwerp van Zwarts & Jansma*”;
- Een gebod aan gedaagden om een persbericht te doen uitgeven waarin gedaagden (onder meer) te kennen geven dat het door Holland Railconsult uitwerken van het ontwerp voor de brug heeft geresulteerd in een ontwerp dat is gebaseerd op het oorspronkelijke ontwerp van Zwarts & Jansma;
- Een veroordeling tot betaling van een geldsbedrag.

11. Dergelijke voorzieningen dragen een meer dan slechts provisioneel karakter. Dat geldt niet alleen voor het betalen van het gevorderde geldsbedrag, maar ook voor de overige vorderingen, die het karakter hebben van een verklaring voor recht, welke vorm dient te krijgen door het publiekelijk uiten door gedaagden van een opvatting waarvan zij de juistheid gemotiveerd bestrijden. Het geven van dergelijke voorzieningen komt dan ook slechts in aanmerking, indien met een zeer grote mate van waarschijnlijkheid valt aan te nemen dat de bodemrechter uiteindelijk (dat wil zeggen na het houden van een feitenonderzoek dat verder strekt dan in kort geding mogelijk is) tot het oordeel zal komen dat de door Zwarts & Jansma aan haar vordering ten grondslag gelegde feiten zijn komen vast te staan en dat die feiten de vordering in al haar onderdelen kunnen dragen.

12. Bij de beoordeling van de vraag of die situatie zich voordoet staat voorop dat gedaagden, op basis van het in deze procedure tot dusverre geproduceerde materiaal en gebleken feiten, de schijn bepaald tegen zich hebben. Daartoe is het volgende redengevend.

13. Niet is betwist dat op het oorspronkelijke ontwerp van Zwarts & Jansma een auteursrecht rust. Wel hebben gedaagden bestreden dat dat auteursrecht (mede) betrekking heeft op één van de het meest in het oog lopende onderdelen van het ontwerp, te weten (zoals Zwarts & Jansma het heeft uitgedrukt in de dagvaarding):

de aan één zijde van de brug sterk naar de top van de draagconstructie toe stijgende lijn die vervolgens in een flauwe boog onder het brugdek doorzakt om aan de andere zijde van de brug op gelijk niveau met het brugdek uit te komen.

14. Die betwisting komt vooralsnog ongegrond voor. Met name Holland Railconsult heeft ter zitting dit onderdeel van het ontwerp gebagatelliseerd door het aan te merken als een uiting van een stijl die veelvuldig wordt toegepast bij bruggen in binnen- en buitenland. Uit de door Holland Railconsult overgelegde afbeeldingen van dergelijke bruggen blijkt evenwel dat er daarvan niet één is aan te wijzen die zelfs maar in de buurt komt van de door Zwarts & Jansma voor de onderhavige -bepaald niet zeer bijzondere- situatie ontworpen uitvoering. Dat accentueert slechts het scheppend karakter van het ontwerp van Zwarts & Jansma, waar het gaat om voormeld lijnenspel.

15. Daar komt bij dat Holland Railconsult in haar uitingen, anders dan ter terechtzitting, er blijk van heeft gegeven ook zelf het betreffende lijnenspel te beschouwen als een uiting van “*hoge architectonische ambitie*” die leidt tot een “*landmark in de skyline*” (zie hetgeen hiervoor is weergegeven onder 1 sub l. en m.). Tenslotte heeft Holland Railconsult een tweetal alternatieve ontwerpen voor het viaduct, welke ontwerpen zij stelt te hebben vervaardigd, in deze procedure overgelegd, die er als volgt uitzien:



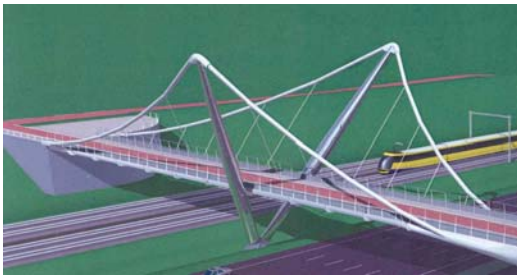
16. Kennisneming van die ontwerpen -daargelaten de architectonische kwaliteit daarvan- maakt duidelijk dat er in elk geval meerdere mogelijkheden zijn voor het ontwerp van een brug op de betreffende locatie en dat de wijze waarop Zwarts & Jansma dat hebben gedaan geenszins als voor de hand liggend, technisch bepaald of als -slechts- uiting van een bepaalde stijl kan worden beschouwd.

17. De slotsom uit het voorgaande is, dat het auteursrecht van Zwarts & Jansma zich wel degelijk uitstrekt tot meerbedoeld lijnenspel.

18. Het is duidelijk dat dat lijnenspel in de brug zoals deze thans is gerealiseerd volledig terugkomt. Voorzover het daarom gaat, moet de brug dan ook voorshands als een nabootsing in gewijzigde vorm van het ontwerp van Zwarts & Jansma worden aangemerkt, dat niet kan gelden als een nieuw, oorspronkelijk werk. Dat er ten deze sprake is van ontlening aan de zijde van Holland Railconsult is al evenzeer aannemelijk. Enerzijds moet het als te toevallig worden beschouwd dat het ontwerp van de brug zoals deze inmiddels is gerealiseerd op dit punt tot stand is gekomen zonder kennisneming van het ontwerp van Zwarts & Jansma, terwijl anderzijds, behoudens tegenbewijs, ook feitelijk van een dergelijke kennisneming moet worden uitgegaan. Vast staat immers dat Holland Railconsult deel uitmaakte van het in de architectenrichtlijn voorziene coördinatieteam, terwijl die richtlijn uitdrukkelijk vermeldt dat de ingediende vormgevingsontwerpen door het coördinatieteam van een rapportage zouden worden voorzien.

19. Daarmee is evenwel nog niet alles gezegd omtrent de vraag of de brug als geheel, zoals deze thans is uitgevoerd, kan gelden als een verveelvoudiging in gewijzigde vorm van het ontwerp van Zwarts & Jansma. Er doet zich immers een belangrijk verschil voor tussen beide ontwerpen, hierin bestaande dat de draagconstructie tussen de spoorbaan en de autoweg in het ontwerp van Zwarts & Jansma was uitgevoerd

in een V-vorm terwijl die constructie in de feitelijk uitgevoerde brug een A-vorm heeft verkregen, zoals voor alle duidelijkheid hieronder nogmaals wordt weergegeven:



20. De discussie tussen partijen omtrent dit punt heeft -mede- een technisch karakter. Gedaagden hebben betoogd dat het ontwerp van Zwarts & Jansma technisch niet uitvoerbaar was, aangezien dit zou leiden tot een instabiele situatie. Het uiteindelijk uitvoeren van de draagconstructie in een A-vorm lag volgens gedaagden geenszins voor de hand, en is in hun visie derhalve een nieuw element in het ontwerp van de uiteindelijke brug dat met zich brengt dat reeds daarom geen sprake (meer) kan zijn van auteursrechtinbreuk op het ontwerp van Zwarts & Jansma. Het standpunt van Zwarts & Jansma hieromtrent luidt, dat zij geenszins uitsluit dat haar ontwerp, indien dat verder met haar was besproken, uiteindelijk had uitgemondd in een wèl technisch uitvoerbare draagconstructie, mogelijk zelfs een A-vorm.

21. Aldus lijkt de kernvraag op dit punt te zijn of het uitvoeren van de draagconstructie in een A-vorm wel of niet een technisch voor de hand liggende uitwerking vormt van het ontwerp van Zwarts & Jansma. Die vraag kan in het bestek van het dit kort geding niet worden beantwoord, doch zal nader moeten worden onderzocht in een bodemprocedure, waarin verder debat tussen partijen kan plaatsvinden en mogelijk een deskundigenbericht noodzakelijk zal zijn.

22. Onder deze omstandigheden kan niet met voldoende zekerheid worden aangenomen dat de bodemrechter Zwarts & Jansma uiteindelijk in het gelijk zal stellen. Gelet op het in r.o. 11 overwogene betekent dit dat er geen goede grond is de door haar gevorderde voorzieningen reeds thans toe te wijzen. De daartoe strekkende vordering van Zwarts & Jansma zal dan ook in alle onderdelen worden afgewezen.

In reconventie

23. Gelet op hetgeen in conventie is overwogen is er zodanige twijfel omtrent de vraag of hetgeen Zwarts & Jansma thans op hun website en in het gewraakte boek als hun mening geven inderdaad onjuist is, zoals de Gemeente Zoetermeer en Holland Railconsult stellen, dat er geen aanleiding is terzake enige ordemaatregel te treffen voordat in een bodemprocedure is vastgesteld wie het gelijk aan haar zijde heeft met betrekking tot de vraag of de Gemeente Zoetermeer wel of niet geacht moet worden te hebben gekozen voor het ontwerp van Zwarts & Jansma.

Slotsom in conventie en reconventie

24. De over en weer ingestelde vorderingen zullen worden afgewezen. Nu partijen gedeeltelijk in het ongelijk worden gesteld, zullen de proceskosten worden gecompenseerd op na te melden wijze.

BESLISSING:

De voorzieningenrechter:

In conventie en reconventie

WIJST de over en weer ingestelde vorderingen AF;

COMPENSEERT de op deze procedure vallende kosten aldus, dat iedere partij de eigen kosten zal dragen.

Aldus gewezen door mr. J.W. du Pon en uitgesproken ter openbare terechtzitting van 31 mei 2005 in tegenwoordigheid van de griffier.