Gemeente Amsterdam
Centrum

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 483
1000 AL Amsterdam
Telefoon 14020
www.centrum.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 483, 1000 AL Amsterdam

[redacted]

Datum VERZONDEN 18 APR 2018
Ons kenmerk 18007187 en 18007188
Kenmerk
Behandeld door Mevr. mr. [redacted], Juridisch Bureau,
juridischezaken@centrum.amsterdam.nl
Bijlage Advies/ informatieblad beroep

Onderwerp Beslissing op bezwaarschrift

Geachte heer/mevrouw [redacted],

Op 4 januari 2018 heeft u een bezwaarschrift ingediend gericht tegen ons besluit van 27 november 2017 inhoudende de volledige afsluiting van de Oosterdoksdraaibrug gedurende maximaal 2,5 jaar en de gedeeltelijke afsluiting van de Oosterdokskade gedurende maximaal 2,5 jaar.

Wij hebben ons laten adviseren door een bezwaarschriftencommissie van de afdeling Juridisch Bureau van de directie Bedrijfsvoering.

In onze vergadering van 17 april 2018 hebben wij besloten dit advies over te nemen. Wij verklaren daarom het bezwaarschrift ongegrond en handhaven het bestreden besluit. Voor de motivering van onze beslissing verwijzen wij naar het bijgesloten advies.

U kunt tegen dit besluit beroep instellen bij de rechtbank. Dit is zo bepaald in art. 8:1 Awb. De termijn hiervoor bedraagt zes weken. Voor meer informatie hierover verwijzen wij u naar het bijgesloten informatieblad.

Hoogachtend,
namens het algemeen bestuur,

[redacted]
Teammanager Juridisch Bureau

BEROEP BIJ DE RECHTBANK INGEVOLGE DE ALGEMENE WET BESTUURSRECHT

Tegen de beslissing op een bezwaarschrift als bedoeld in artikel 7:1 Awb, kan door degene wiens belang bij deze beslissing rechtstreeks is betrokken, beroep worden ingediend bij de rechtbank. Dit beroep moet worden ingediend binnen zes weken na de verzending van de beslissing op het bezwaar (art. 6:7 Awb). Ingediend wil zeggen: ontvangen bij de rechtbank of, bij verzending in Nederland: ter post bezorgd. Degene die beroep wil instellen, mag zich laten bijstaan door een advocaat of een door hem te machtigen persoon, maar dit is niet verplicht.

Het beroepschrift moet worden ingediend bij de rechtbank te Amsterdam (sector bestuursrecht, postbus 75850, 1070 AW Amsterdam). U kunt ook digitaal beroep instellen bij genoemde rechtbank via http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Voor het indienen van een beroepschrift is griffierecht verschuldigd. De griffier van de rechtbank zal de indiener van het beroepschrift wijzen op zijn verplichting om griffierechten te voldoen en hem berichten omtrent de wijze waarop kan worden betaald.

Als de rechtbank het beroep gegrond verklaart, houdt de uitspraak tevens in dat het door de indiener betaalde griffierecht door het bestuursorgaan wordt vergoed. In de overige gevallen kán de uitspraak inhouden dat het betaalde griffierecht geheel of gedeeltelijk wordt vergoed.

Het indienen van een beroepschrift heeft geen schorsende werking. Wel kan de indiener van een beroepschrift zich wenden tot de voorzieningenrechter van de bevoegde rechtbank met het verzoek een voorlopige voorziening te treffen. Ook het verzoek om een voorlopige voorziening kan digitaal worden ingediend. Van de indiener van een verzoek om voorlopige voorziening wordt griffierecht geheven. Dit griffierecht bedraagt net zoveel als het griffierecht voor het indienen van een beroepschrift. De uitspraak van de voorzieningenrechter kan inhouden dat het betaalde griffierecht geheel of gedeeltelijk moet worden vergoed.

Gemeente
Amsterdam
Centrum

Advies van de Bezwaarschriftencommissie

Aan	Het dagelijks bestuur
Griffienummers	18007187 en 18007188
Van	Bezwaarschriftencommissie Centrum
Bijlage	
Datum	9 april 2018
Onderwerp	Advies naar aanleiding van het bezwaarschrift van [redacted] als exploitant van Delirium Café Amsterdam tegen de afzonderlijke verkeersbesluiten van 23 november 2017, gepubliceerd in de Staatscourant op 27 november 2017 (nummers: CE17-00569 en CE17-00570), inhoudende de volledige afsluiting van de Oosterdoksdraaibrug gedurende maximaal 2,5 jaar en de gedeeltelijke afsluiting van de Oosterdokskade gedurende maximaal 2,5 jaar.

Geacht bestuur,

Inleiding
Bij besluit van 24 juli 2017 is aan Oosterdokseiland Ontwikkeling Amsterdam CV en ODE Beheer B.V. (hierna: OOA-CV) een omgevingsvergunning verleend voor het oprichten van een multifunctioneel gebouw met onder andere kantoren en algemene publieke ruimten. Het project is gelegen aan de Oosterdoksstraat 150 te Amsterdam (kavel 5b/6 Oosterdokseiland).

Ten behoeve van de bouw van dit gebouw, is bij afzonderlijke besluiten van 23 november 2017, gepubliceerd in de Staatscourant op 27 november 2017, (hierna: de bestreden besluiten) een verkeersbesluit genomen inhoudende de volledige afsluiting van de Oosterdoksdraaibrug (hierna ook: brug) gedurende maximaal 2,5 jaar en de gedeeltelijke afsluiting van de Oosterdokskade gedurende maximaal 2,5 jaar.

Hiertegen heeft onder andere [redacted] (hierna: bezwaarde) als exploitant van Delirium Café Amsterdam (hierna: Delirium Café) bezwaar gemaakt.

Hoorzitting
Op 16 maart 2018 heeft er een hoorzitting plaatsgevonden. [redacted] was aanwezig. Namens het bestuur waren [redacted], aanwezig. Namens OOA-CV, derde belanghebbende, was [redacted] aanwezig. Tot slot waren – met uitzondering van [redacted] – de overige bezwaarmakers aanwezig (namens Klimmuur Amsterdam B.V: [redacted]; namens Stichting Hannekes Boom ...sinds 1662: [redacted] namens ondernemingsvereniging Zouthaven: [redacted] en twee bewoners van de Dijksgracht: [redacted]. Van de hoorzitting is een geluidsopname gemaakt.

De ontvankelijkheid
De bezwaarschriftencommissie constateert dat is voldaan aan de in de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) gestelde eisen voor het indienen van een bezwaarschrift zodat het bezwaarschrift ontvankelijk is.

Advies

Wij adviseren u:

- het bezwaar ongegrond te verklaren;
- de bestreden besluiten in stand te laten.

Hieronder leest u hoe wij tot dit advies zijn gekomen.

De bezwaren

Samengevat komen de volgende bezwaren naar voren:
Omdat de gemeente van plan is de 'slagader', de brug naar bezwaardes etablissement toe, waar 80 procent van de klanten vandaan komt, door te snijden, kan bezwaarde er van uitgaan dat het Delirium Café ten dode zal zijn opgeschreven. Het bestuur houdt geen rekening met bezwaardes belangen. Als er geen alternatieve oplossingen gevonden willen worden (en die zijn er) om de brug open te houden, gaat niet alleen bezwaarde, maar alle exploitanten in de omgeving hier schade aan ondervinden. De Oosterdoksdraaibrug is van cruciaal belang voor het voortbestaan van bezwaardes exploitatie. Het Delirium Café heeft qua ligging een grote bijdrage geleverd in het terugdringen van het zogenaamde junk- en zwerversverkeer destijds. Bij het wegblijven van klandizie naar aanleiding van het sluiten van de brug, zal de exploitatie deels moeten worden stopgezet en ligt er gevaar voor recidive op de loer.

Reactie namens het bestuur (voor zover van belang)

Op de hoorzitting is door bezwaarmakers aangegeven dat het onrechtvaardig voelt dat voor een privaat belang (het bouwen van het multifunctionele gebouw) een publieke brug wordt afgesloten. Het maakt echter niet uit of er voor een publiek of privaat belang gebouwd wordt, het gegeven is dat er mag worden gebouwd op de kavel en dat er gebouwd wordt. Als gemeente moet je vervolgens rekening houden met de veiligheid en bereikbaarheid van de gebruikers van de brug. De beperkte bereikbaarheid door het afsluiten van de brug is evident: het is een route en deze route wordt afgesloten. Echter, het kan niet anders. Niet in geschil is namelijk dat de Oosterdoksdraaibrug in de huidige situatie uitkomt in de bouwput. Het openblijven van de brug voor voetgangers en fietser is daarom, gelet op de veiligheid van de gebruikers van de brug, geen optie. Het was altijd wel de intentie om de brug open te houden. Naarmate de bouwplannen echter meer concreet werden, werd duidelijk dat dat niet kon. De aanlanding komt dan namelijk letterlijk in de bouwput terecht. Dat de brug zou worden afgesloten was reeds bekend bij de presentatie van BPD op het gebruikersoverleg op 18 juni 2017 (gedingstuk 3). Het algemeen bestuur heeft allerlei alternatieve routes onderzocht, waaronder een verbinding van de Oosterdoksdraaibrug met de westelijke aanlanding van de Mr. J.J. van der Veldebrug. Dit is variant 1 zoals genoemd in het rapport van Goudappel Coffeng (gedingstuk 17). Op 31 oktober 2017 is er een informatiebijeenkomst geweest, waarin duidelijk werd dat de alternatieve verbinding, geen optie was. Deze verbinding werd onveilig gevonden. Dit blijkt ook uit gedingstuk 11. Dat is een e-mailbericht van 14 november 2017, tussen [redacted] senior inspecteur bouwtoezicht, en [redacted] van de gemeente Amsterdam. Naast dat de variant onveilig werd bevonden, bleek het ook praktisch onmogelijk. BPD heeft in eerste instantie wel een aanvraag ingediend om variant 1 te realiseren. De centrale verkeerscommissie (CVC) zou de variant goedkeuren, mits de brug minimaal 4,5 meter breed zou zijn. De brug zou namelijk zowel door fietsers als voetgangers worden gebruikt. Volgens [redacted] moet de brug daarnaast buiten de bouwveiligheidszone liggen. Dat zou betekenen dat de brug ver in het vaarwater zou komen te liggen, waardoor het scheepvaartverkeer er hinder van zou ondervinden. Een smallere brug die alleen door voetgangers gebruikt mag worden is niet realistisch, omdat het aannemelijk is dat ook fietsers er gebruik van zullen maken. Een fietsverbod is niet handhaafbaar.

Tot slot bleek het ook technisch moeilijk om de brug te realiseren: de brug is een draaibrug en moet kunnen draaien vanwege het scheepsvaartverkeer. De aanlanding staat in de bouwput. Dan zou je de brug moeten vastbinden op een manier dat deze nog wel draaibaar blijft. Dat is lastig. Ook zal de brug deels over de bouwput heen gaan en dat levert een veiligheidsrisico op. Dit risico is er ook buiten bouwtijden: een bouwterrein blijft ook buiten bouwtijden een bouwterrein en ook dan mag je niet binnen de veiligheidszone komen. Bovendien kan het transport van bouwmateriaal ook buiten de werktijden plaatsvinden. Hekken neerzetten of overkluizen neemt het veiligheidsrisico niet dan wel onvoldoende weg. Er moeten bouwmaterialen worden gehesen over de brug en de bouwput zelf is 8 meter diep.

Met betrekking tot de omleidingsroutes merkt uw vertegenwoordiger op dat dit bestaande routes zijn. Dit betekent dat er enkele minuten omgefietst en omgelopen moet worden. Bij het BLVC-plan is een matrix aanwezig hoeveel langer de omleidingsroutes zijn. Uw vertegenwoordiger kan zich voorstellen dat het omrijden als vervelend wordt ervaren maar daartegenover staat dat de woningen en bedrijven wel bereikbaar zijn. De mening dat de routes onveilig zouden zijn, wordt niet gedeeld, omdat het gaat om bestaande routes. Daarbij heeft ook de CVC zich gerealiseerd dat er omleidingen zullen plaatsvinden en heeft hieraan geen consequenties verbonden.

Voor wat betreft druk op de omleidingsroutes merkt uw vertegenwoordiger op dat het gaat om langzaam verkeer en dat de druk weersafhankelijk is. Bovendien wordt de druk verspreid over verschillende omleidingsroutes. Daarnaast zijn er verschillende bestemmingen, met verschillende doelgroepen die op verschillende tijden naar de bestemmingen gaan. Verder wordt gevreesd dat het taxiverkeer zal toenemen. In hoeverre dat daadwerkelijk zo is, is niet bekend. Daarnaast is het ook aan de ondernemers om een alternatief te bedenken. Mochten er problemen ontstaan, dan merkt uw vertegenwoordiger op dat er een regulier overleg is met de gebiedsmakelaar waarbij deze problemen kenbaar kunnen worden gemaakt. Daarnaast heeft BPD iedere twee weken een inloopspreekuur, waarbij deze problemen eveneens besproken kunnen worden. Verder wordt er over nagedacht om een verzinkbarepaal (Vezip) te realiseren op de Dijksgracht en om een taxistandplaats te creëren, bij lijn 26, beneden bij de Piet Heinkade.

Over de bebording merkt uw vertegenwoordiger op dat er een nieuw bebordingsplan gaat komen. Dit wordt nog uitgewerkt. Tot slot geeft uw vertegenwoordiger aan dat sprake is van een gefaseerde uitvoering. Ook het bestuur ziet het liefst dat de route weer beschikbaar is. Bij iedere fase wordt gekeken in hoeverre het mogelijk is om de Oosterdoksdraaibrug weer open te stellen.

Juridisch kader
artikel 2 en 15, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 (Wvw):
artikel 12, 21 en 24, aanhef en onder a, van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer

Overwegingen
In geschil is de vraag of de bestreden besluiten op goede gronden zijn genomen.

Voorbereiding van de bestreden besluiten
Bezwaarde heeft aangevoerd dat de gemeente geen rekening heeft gehouden met zijn belangen. Het zou het bestuur sieren de belangen van de partijen af te wegen en een alternatieve toegankelijkheid serieus te nemen. Voor zover bezwaarde hiermee bedoelt aan te voeren dat de bestreden besluiten niet zorgvuldig tot stand zijn gekomen, volgt de commissie bezwaarde hierin niet.

De commissie is van oordeel dat de bestreden besluiten zorgvuldig tot stand zijn gekomen. Zo blijkt uit het dossier dat er op 18 juli 2017 een gebruikersoverleg heeft plaatsgevonden (gedingstuk 3); er

een BLVC-plan[1] is opgesteld (gedingstuk 5); de CVC zich over de sluiting van de brug heeft gebogen (gedingstuk 8); dat er op 31 oktober 2017 een informatiebijeenkomst voor onder andere bewoners heeft plaatsgevonden (gedingstuk 9); dat de inspecteur bouwtoezicht per e-mailbericht van 14 november 2017 zich heeft uitgelaten over de afsluiting van de brug en dat de politie blijkens het e-mailbericht van 29 november 2017 (gedingstuk 15) akkoord is gegaan met de te nemen bestreden besluiten. Zoals uit het dossier blijkt, en ook uw vertegenwoordiger ter zitting heeft aangegeven, zijn er verschillende opties onderzocht, waaronder de bestaande omleidingsroutes. In de eerste instantie zou de brug open blijven, maar dit bleek niet haalbaar. Uit het BLVC-plan (versie 12, van 19 oktober 2017) volgt dat – voordat de bestreden besluiten zijn genomen – de alternatieve omleidingsroutes inzichtelijk zijn gemaakt en onderzoek is gedaan naar alternatieve routes/oplossingen. Uit het BLVC-plan blijkt dat er voor voetgangers, afhankelijk van de bestemming twee omleidingsroutes zijn. De eerste route loopt van de De Ruijterkade via de trappen van de Oosterdoksdraaibrug, via deze brug over de Oosterdoksdoorgang naar de kop van de Dijksgracht. Mindervaliden kunnen gebruik maken van de lift naar het tramperron. Hier vandaan kan worden overgestoken naar het voetpad over de brug naar de De Ruijterkade. De tweede route loopt vanaf de Oosterdokskade via de Nemobrug en de Prins Hendrikkade naar het Marineterrein. In het geval zowel de Oosterdoksstraat inclusief de toegang onder het spoor is afgesloten en tevens de Oosterdoksdraaibrug niet gebruikt kan worden dient de voetganger die van het Oosterdokseiland naar de Kop Dijksgracht wil lopen om te lopen via de Oostertoegang en vervolgens de De Ruijterkade. Voor voetgangers bedraagt de extra reistijd dan 10 minuten. Ook voor fietsers zijn er, afhankelijk van de bestemming, twee omleidingsroutes. De eerste route loopt via de Piet Heinkade, Kattenburgstraat naar de Dijksgracht. En andersom worden fietsers op de Piet Heinkade ter hoogte van de Kattenburgstraat en Mariniersbrug geattendeerd op de afgesloten Oosterdoksdraaibrug. Zij worden omgeleid via de Piet Heinkade en de Oosterdoksdoorgang naar het Oosterdokseiland. De fietsers vertrekkend vanaf de kop van de Dijksgracht rijden naar de Mariniersbrug en volgen dezelfde route richting Oosterdoksdoorgang /Oosterdokseiland. De tweede route loopt vanaf de Oosterdokskade via de Nemobrug en de Prins Hendrikkade naar het Marineterrein. Uit de matrix met afstanden en tijden van de omleidingsroutes blijkt dat de alternatieve routes in lengte variëren van 100 tot 1550 meter en de extra reistijd van 1 tot 7 minuten. Daarnaast is er onderzoek gedaan naar alternatieve routes/oplossingen. Zo blijkt uit het BLVC-rapport dat onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid om de Oosterdoksdraaibrug te verplaatsen; het aanleggen van een tijdelijke brug tussen het Oosterdok en de Kop Dijksgracht; het inzetten van een boot/pont om passanten te vervoeren over het water en het realiseren van een tijdelijke lift naast de trap van De Ruijterkade naar de Piet Heinkade. Uit het rapport blijkt dat het verplaatsen van de Oosterdoksdraaibrug niet mogelijk is gelet op de constructie van de brug. Het aanleggen van een tijdelijke brug is voorts niet mogelijk in verband met de veiligheid van de gebruikers. Vanwege het feit dat de boot/pont zal moeten gaan varen op een drukke vaarroute waar grote schepen varen is het inzetten van een boot/pont niet aan te raden. Verder is er geen mogelijkheid om af te meren. Met betrekking tot de lift staat in het rapport dat er een tijdelijke lift zal worden gerealiseerd naast de trap van De Ruijterkade naar de Piet Heinkade om de looproute van De Ruijterkade naar de Dijksgracht mogelijk te maken voor onder andere mindervaliden.

Gelet op het voorgaande is de commissie van oordeel dat de bestreden besluiten zorgvuldig tot stand zijn gekomen en dat alternatieve routes wel degelijk zijn onderzocht. De bezwaargrond faalt.

---

[1] BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. In een BLVC-plan worden maatregelen, verantwoordelijkheden en afspraken rondom Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie tijdens de hele bouw worden vastgelegd.

Beoordeling van het materiële geschil
Uit de overwegingen die aan de bestreden besluiten ten grondslag liggen, blijkt onder andere dat deze zijn genomen ten behoeve van de realisatie van een multifunctioneel gebouw met parkeergarage. Tijdens de bouw van dit gebouw is het noodzakelijk om over een veilig bouwterrein te beschikken. Als gevolg van de bouw van de parkeergarage zal een bouwput ontstaan. Uit verkeersveiligheidsoverwegingen en hinderoverwegingen voor omwonenden en gebruikers van de openbare ruimte is het gewenst om een groot deel van afvoer van grond te laten vervoeren per schip. Deze schepen kunnen aanmeren aan pontons die aan de Oosterdokkade tussen het spoorviaduct en de mr. J.J. van der Veldebrug worden aangelegd. Een hijskraan op het bouwterrein zal de grond tussen het bouwterrein en de schepen verplaatsen. Om veiligheidsredenen is het ongewenst dat voetgangers en fietsers tussen bouwterrein en pontons van de schepen doorlopen. Het bouwterrein (*dat begrensd wordt door de Oosterdoksstraat aan de noordzijde, de Mr. J.J. van der Veldebrug aan de zuidzijde en de Oosterdokskade/Oosterdoksdoorgang (water) aan de oostzijde*) is afgesloten voor gebruikers van de openbare ruimte, zodat buiten het bouwterrein een veilige openbare ruimte blijft bestaan.
Gelet op de ligging van de pontons/aanmeerlocaties voor scheepvaartverkeer, de aanwezigheid van de hijskraan en bijbehorende veiligheidsruimte, de aanwezigheid van de bouwput van het multifunctioneel gebouw met parkeergarage en de omgrenzing van het bouwterrein is het voor voetgangers en fietsers onmogelijk om gebruik te maken van de Oosterdoksdraaibrug. Bovendien sluit de Oosterdoksdraaibrug aan op het gedeelte van de Oosterdokskade welke onderdeel uitmaakt van het bouwterrein. Door de bouwwerkzaamheden kan geen enkele verkeersdeelnemer in beide richtingen gebruik maken van de Oosterdoksdraaibrug. Voor zowel (brom-/snor-)fietsers als voetgangers zijn omleidingsrouters ingesteld, welke met bebording worden aangegeven.

De commissie is allereerst van oordeel dat met de bestreden besluiten inzichtelijk is gemaakt dat met dat besluit de in artikel 2, eerste lid, van de Wvw 1994 genoemde belangen worden gediend, namelijk het verzekeren van de veiligheid van de weg (sub a), het beschermen van weggebruikers en passagiers (onder b) en het zo veel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer (onder d).

Geen noodzaak volledige afsluiting
Bezwaarde heeft aangevoerd dat er alternatieve oplossingen zijn om de brug open te houden, maar dat deze alternatieve oplossingen niet gevonden willen worden door het bestuur.

Voor zover bezwaarde heeft bedoeld te stellen dat een volledige afsluiting van de Oosterdoksdraaibrug niet noodzakelijk is, faalt deze stelling naar het oordeel van de commissie. Hoewel het altijd de intentie was om de brug open te houden, bleek dit naarmate de bouwplannen meer concreet werden, niet mogelijk. Zoals hiervoor is overwogen is het – gelet op de ligging van de pontons/aanmeerlocaties voor scheepvaartverkeer, de aanwezigheid van de hijskraan en bijbehorende veiligheidsruimte, de aanwezigheid van de bouwput van het multifunctioneel gebouw met parkeergarage en de omgrenzing van het bouwterrein – voor voetgangers en fietsers onmogelijk om gebruik te maken van de Oosterdoksdraaibrug. Bovendien sluit de Oosterdoksdraaibrug aan op het gedeelte van de Oosterdokskade welke onderdeel uitmaakt van het bouwterrein. Door de bouwwerkzaamheden kan geen enkele verkeersdeelnemer in beide richtingen gebruik maken van de Oosterdoksdraaibrug. Ook na werktijden dient de brug om bovengenoemde redenen dicht te blijven. De brug komt uit in een bouwput en ook na werktijden is nog steeds sprake van een bouwterrein met de daarbij behorende veiligheidsrisico's.

Belangenafweging; de alternatieve routes
Bezwaarde heeft aangevoerd dat een alternatieve toegankelijkheid niet serieus is onderzocht. Voor zover bezwaarde heeft bedoeld te stellen dat de omleidingsroutes niet voldoen, overweegt de commissie als volgt.

U heeft er voor gekozen om een omleiding te maken voor voetgangers en voor fietsers. Dit betekent onder andere dat bezoekers/bewoners van de Dijksgracht moeten omlopen of omfietsen om richting het Centrum of bijvoorbeeld het Centraal Station te gaan. De omleidingsroutes zijn bestaande (fiets)routes op grond waarvan de commissie van oordeel is dat deze routes, voor zover bezwaarde dit bedoelt te stellen, niet onveilig zijn en acceptabel zijn. Dat deze routes wel onveilig zijn en niet acceptabel zijn, heeft bezwaarde niet aannemelijk gemaakt. Voor zover bezwaarde heeft gesteld dat de alternatieve routes voor voetgangers en voor fietsers niet voldoen, faalt deze stelling dan ook. De commissie ziet zich gesteund in het rapport van Goudappel Coffeng van 7 december 2017, dat na het bestreden besluit in opdracht van OOA-CV is uitgevoerd. Uit dat rapport blijkt dat er onderzoek is uitgevoerd naar omleidingsroutes als alternatief voor bestaande voetgangers- en fietsroutes. Blijkens het rapport zijn er een vijftal varianten onderzocht, waaronder variant 5, die ziet op optimalisatie van de bestaande omleidingsroutes. Volgens het rapport scoort variant 5 het beste op de meeste criteria (tijd fiets/voetganger, veiligheid, inpasbaarheid, uitvoerbaarheid, comfort/helling en kosten). Blijkens het rapport zijn de genoemde routes via het Marineterrein langs Nemo, 5 dan wel 7 minuten langer, dan in het geval de Oosterdoksdraaibrug niet zou zijn afgesloten. De commissie acht de omleidingsroutes niet onacceptabel lang en de het Delirium Café blijft met de omleidingsroutes bereikbaar. Tot slot acht de commissie van belang dat – zoals ook uw vertegenwoordiger op de hoorzitting heeft opgemerkt – de CVC op de hoogte was van de omleidingsroutes en hiermee akkoord is gegaan. Daarbij verwijst de commissie naar het vastgesteld verslag van de CVC van de vergadering van 31 oktober 2017 (gedingstuk 8).

Schade en belangen
Tot slot heeft bezwaarde aangevoerd dat hij schade (omzetderving) lijdt als gevolg van de bestreden besluiten en dat er geen rekening is gehouden met zijn belangen. Het Delirium Café heeft verder qua ligging een grote bijdrage geleverd in het terugdringen van het zogenaamde junk- en zwerversverkeer destijds. Bij het wegblijven van klandizie naar aanleiding van het sluiten van de brug, zal de exploitatie deels moeten worden stopgezet en ligt er gevaar voor recidive op de loer.

De commissie is van oordeel dat bezwaarde niet onevenredig in zijn belangen is geschaad door het nemen van de bestreden besluiten. Daarbij acht de commissie van belang dat Delirium Café zowel voor gemotoriseerd verkeer als per fiets en te voet bereikbaar is, hetgeen ook blijkt uit de in het dossier aanwezige kaarten met daarop de alternatieve routes. Verder overweegt de commissie dat bezwaarde niet aannemelijk heeft gemaakt dat hij door de bestreden besluiten omzetverlies zal lijden (zie in dit verband de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 10 november 2014, ECLI:NL:RVS:2004:AR5464). De commissie gaat reeds hierom aan deze stelling voorbij. Omdat Delirium Café alsmede de overige ondernemingen in de buurt gewoon bereikbaar blijven, ziet de commissie tot slot niet in dat door het sluiten van de Oosterdoksdraaibrug het junk- en zwerversverkeer weer zal toenemen.

Conclusie
Gelet op bovenstaande overwegingen is de commissie van oordeel dat de bestreden besluiten zorgvuldig tot stand zijn gekomen, berusten op een deugdelijke motivering en dat deze motivering de bestreden besluiten kan dragen. Bezwaarde wordt naar het oordeel van de commissie door de

bestreden besluiten niet onevenredig in zijn belangen geschaad. Samenvattend is de commissie van oordeel dat het bezwaar ongegrond is en dat de bestreden besluiten in stand dienen te blijven.

De bezwaarschriftencommissie van het dagelijks bestuur,

De secretaris,

[redacted]

de voorzitter,

[redacted]