Centrum

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

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

Retouradres: Postbus 483, 1000 AL Amsterdam

Schenkveld Advocaten
Mevrouw mr. [redacted]
[redacted]

Datum VERZONDEN 18 APR 2018
Ons kenmerk 17007163
Kenmerk
Behandeld door Mevr. mr. [redacted] Juridisch Bureau,
juridischezaken@centrum.amsterdam.nl
Bijlage Advies/ informatieblad beroep

Onderwerp Beslissing op bezwaarschrift

Geachte mevrouw [redacted]

Op 22 december 2017 is namens Klimmuur Amsterdam B.V. 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, 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	17007163, 18007175, 18007176, 18007177
Van	Bezwaarschriftencommissie Centrum
Bijlage	
Datum	6 april 2018
Onderwerp	Advies naar aanleiding van de bezwaarschriften van Klimmuur B.V. en Stichting Hannekes Boom ... sinds 1662 (beiden gevestigd op de Dijksgracht) tegen de afzonderlijke verkeersbesluiten 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 hebben onder andere de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Klimmuur Amsterdam B.V. (hierna: de Klimmuur) en Stichting Hannekes Boom ...sinds 1662 (hierna: Hannekes Boom) bezwaar gemaakt.

De Klimmuur heeft vervolgens de voorzieningenrechter van de rechtbank Amsterdam verzocht om een voorlopige voorziening te treffen. Hannekes Boom heeft zich gevoegd bij dit verzoek om een voorlopige voorziening. Bij uitspraak van 5 januari 2018, geregistreerd onder procedurenummer 17/7298, heeft de voorzieningenrechter het verzoek afgewezen.

Hoorzitting

Op 16 maart 2018 heeft er een hoorzitting plaatsgevonden. De Klimmuur was vertegenwoordigd door [redacted]. Hannekes Boom was vertegenwoordigd door [redacted]. 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 Delerium Café: [redacted] namens ondernemingsvereniging Zouthaven: [redacted] en twee bewoners van de Dijksgracht: [redacted] en [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 de bezwaarschriften ontvankelijk zijn.

Advies
Wij adviseren u:
- de bezwaren 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:
De Klimmuur en Hannekes Boom zijn het niet eens met de volledige afsluiting van de Oosterdoksdraaibrug en daarmee de afsluiting van de huidige fiets/looproute op de Oosterdokskade. De volledige afsluiting van de Oosterdoksdraaibrug is niet noodzakelijk. De brug kan buiten de werktijden opengesteld worden. Bezwaarden willen een alternatieve route langs het werkterrein die aansluit op de Oosterdoksdraaibrug, die in eerste instantie ook door BPD is aangevraagd. Een andere oplossing zou een pontje vanaf jeti-steiger (*de commissie begrijpt: de wandelsteiger genaamd 'Jetty'*) in het Oosterdok naar het Dijkspark zijn. De bestaande omleidingsroutes zijn druk in gebruik en hebben niet de capaciteit om de extra stroom mensen aan te kunnen. Daarnaast is er in het besluit niets opgenomen over de eventuele aantrekkelijkheid van de alternatieve routes. Er zou bijvoorbeeld een ononderbroken lichtslang langs de omleidingsroutes gemaakt kunnen worden. Bezwaarden vrezen door de afsluiting minder klanten te krijgen en daardoor inkomsten mis te lopen. Daarnaast vrezen ze voor de veiligheid op de omleidingsroute.

Reactie namens het bestuur
Bezwaarden hebben (op de hoorzitting) 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]

[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 voetganger worden gebruikt. Volgens André Brons 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 zijn de woningen en bedrijven wel bereikbaar. 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 toegaan. 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.

Met betrekking tot het alternatief van een brug tussen het Oosterdok en het Marineterrein, merkt uw vertegenwoordiger op dat de uitvoerbaarheid hiervan nooit is gecommuniceerd. Daarbij blijft dat het bestreden besluit dan ook in stand moet blijven, omdat het noodzakelijk is dat de Oosterdoksdraaibrug dicht gaat. Goudappel Coffeng heeft de optie onderzocht (variant 3) en opgemerkt dat de hellingshoek een probleem vormt. Daarnaast is ook de voorbereidings- en bouwtijd een probleem.

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
Bezwaarden hebben aangevoerd dat de alternatieve routes niet voldoen. Voor zover bezwaarden hiermee bedoelen aan te voeren dat de bestreden besluiten niet zorgvuldig tot stand is gekomen, volgt de commissie bezwaarden 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;

[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.

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. De bezwaargrond faalt.

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

Bezwaarden hebben aangevoerd dat een volledige afsluiting van de Oosterdoksdraaibrug niet noodzakelijk is. De brug zou buiten kantoortijden opengesteld kunnen worden. De grootste drukte bij de Klimmuur concentreert juist buiten de kantoortijden.

De commissie is van oordeel dat deze stelling faalt. 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
Bezwaarden hebben aangevoerd dat de bestaande omleidingsroutes druk zijn in gebruik en niet de capaciteit hebben om de extra stroom mensen aan te kunnen. Daarnaast is er in het besluit niets opgenomen over de eventuele aantrekkelijk van de alternatieve routes. Er zou bijvoorbeeld een ononderbroken lichtslang langs de omleidingsroutes gemaakt kunnen worden. Bezwaarden vrezen voor de veiligheid op de omleidingsroute.

De commissie overweegt als volgt. U heeft er voor gekozen om een omleiding te maken voor voetgangers en voor fietsers. Dit betekent onder andere dat bewoners van de Dijksgracht moeten omlopen of omfietsen om richting het Centrum of bijvoorbeeld het Centraal Station te gaan. Dit is een bestaande fietsroute op grond waarvan de commissie van oordeel is dat deze route niet onveilig is en acceptabel is. De commissie ziet zich gesteund in de genoemde uitspraak van de voorzieningenrechter. Dat de route niet veilig en niet acceptabel zou zijn, hebben bezwaarden niet aannemelijk gemaakt. Ditzelfde geldt voor de fietsroute via de Piet Heinkade. Voor zover bezwaarden hebben gesteld dat de alternatieve routes voor voetgangers en voor fietsers niet voldoen, faalt deze stelling dan ook. De commissie ziet zich ook 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 door bezwaarden genoemde routes via het Marineterrein langs Nemo, 5 dan wel 7 minuten langer, dan in het geval de Oosterdoksdraaibrug niet zou zijn afgesloten. Ten aanzien van de omleidingsroutes acht de commissie tot slot 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.
Dat de bestaande omleidingsroutes niet de capaciteit hebben om de extra stroom mensen aan te kunnen, hebben bezwaarden niet onderbouwd en is overigens ook niet gebleken. Reeds hierom faalt deze stelling. Ten overvloede verwijst de commissie naar hetgeen uw vertegenwoordiger op de hoorzitting heeft aangevoerd, namelijk dat de druk wordt verspreid over de verschillende omleidingsroutes. Daarnaast zijn er verschillende bestemmingen, met verschillende doelgroepen die op verschillende tijden naar de bestemmingen gaan hetgeen ook voor een spreiding van de druk zal zorgen. Met betrekking tot de aantrekkelijkheid van de omleidingsroutes merkt de commissie op dat – zoals ook op de hoorzitting is besproken – er een nieuw bebordingsplan komt. Hierop wordt duidelijk vermeld hoe lang de omleidingsroutes duren en wordt met kaartjes aangegeven hoe de omleidingsroutes lopen. Daarmee is naar het oordeel van de commissie voldoende gedaan om

de omleidingsroute duidelijk aan te geven. Het voert naar het oordeel van de commissie te ver om de omleidingsroute middels een lichtslang aantrekkelijk te maken, des te meer nu het gaat om bestaande routes en duidelijke bebording voldoende moet zijn.

Alternatieve route: een (tijdelijke) brug langs het werkterrein
Bezwaarden hebben aangevoerd dat zij een alternatieve route (langs het werkterrein/damwand) wensen, die aansluit op de Oosterdoksdraaibrug. Van deze route kan dan op venstertijden gebruik worden gemaakt. Dit alternatief was door BPD in de eerste instantie ook aangevraagd, maar de aanvraag is ingetrokken. Een andere oplossing zou een pontje vanaf de Jetty zijn.

De commissie overweegt als volgt. Het is juist dat BPD in eerste instantie een aanvraag had ingediend om een (tijdelijke) brug langs het werkterrein naar de Oosterdoksdraaibrug te realiseren Gaandeweg bleek deze optie echter praktisch niet haalbaar en onveilig, ook buiten werktijden. Dat de tijdelijke brug geen optie is, blijkt onder andere uit het BLVC-rapport. Daarin staat over het aanleggen van een tijdelijke brug het volgende opgenomen. ' *Een tijdelijke brug tussen het Oosterdok en de Kop Dijksgracht is op de huidige plek niet mogelijk in verband met de veiligheid van de gebruikers. De bouwplaats loopt tot aan de damwand, waardoor het niet mogelijk is om hier een tunnel te realiseren met een alternatieve looproute. Samen met o.a. de Omgevingsdienst is gekeken naar de mogelijkheid om de tijdelijke brug binnen bepaalde venster tijden open te zetten, zodat de Dijksgracht bereikbaar blijft gedurende de avonduren. Aangezien de tijdelijke brug over de bouwplaats loopt ontstaat er gedurende de periode dat er niet wordt gebouwd of aangevoerd, nog steeds geen situatie waarbinnen de brug veilig kan worden opengesteld o.a. doordat het niet mogelijk is om een eenduidige situatie te creëren (eenduidig beheerregiem) (...).*

Voorts blijkt ook uit het rapport van Goudappel Coffeng dat een tijdelijke loopbrug langs het werkterrein naar de Oosterdoksdraaibrug geen haalbare optie is. In het rapport staat over deze optie (variant 1) het volgde: "*Uit figuur 3.2 blijkt dat de tijdelijke fietsroute loopt tussen de bouwplaats en de logistieke aanlegsteiger van het schip. Een hijskraan zal grond en bouwmaterialen tussen bouwplaats en schip verplaatsen. Hierdoor wordt over de tijdelijke fietsroute heen gehesen. Om de voetgangers en fietsers veilig van de route gebruik te laten maken zijn aanvullende dak- en wandconstructies nodig die vallend materiaal uit de hijskraan op kunnen vangen. De route ligt in een bocht. Door de ligging in de bocht en vanwege de aanvullende dak- en wandconstructies is er vanuit beide richtingen slecht zicht op het voet-/fietspad en daarmee sprake van een sociaal onveilige route. De aansluiting van de tijdelijke fietsroute op de Oosterdoksdraaibrug is een technisch probleem. De huidige hellingbaan van het fietspad maakt onderdeel uit van het bouwterrein (dit loopt immers tot de kade door) en kan dus niet gebruikt worden. De nieuwe hellingbaan, die de verbinding Oosterdoksdraaibrug – tijdelijk fietspad moet vormen, dient aan te sluiten op een locatie op de brug waar de slagboominstallatie zich bevindt. Bij het ontwerp van de tijdelijke hellingbaan moet tevens rekening gehouden worden dat de draaibrug open gesteld moet kunnen worden. Het realiseren van een veilige aansluiting (met voldoende manoeuvreerruimte voor voetgangers/fietsers in de bocht) op de locatie is praktisch onuitvoerbaar*".

Verder heeft uw vertegenwoordiger op de hoorzitting nog nader toegelicht dat de brug deels over de bouwput heen zal gaan, hetgeen een veiligheidsrisico oplevert. Dit risico is er ook buiten werktijden, omdat een bouwterrein buiten werktijden ook een bouwterrein is. Bovendien kan transport van bouwmateriaal ook buiten 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 uw vertegenwoordiger is de commissie van oordeel dat de (tijdelijke) brug een onveilige situatie zal opleveren, op grond waarvan dit geen acceptabele oplossing/alternatief is.

Tot slot overweegt de commissie dat over de door bezwaarde geopperde inzet van een boot/pont het volgende. Uit het BLVC-rapport op pagina 25 volgt dat het inzetten van een boot/pont om passanten te vervoeren over het water mogelijk is, maar niet aan te raden is. De tijdelijke boot/pont zal moeten gaan varen op een drukke vaarroute waar grote schepen varen. Daarnaast is er vooralsnog geen mogelijkheid om de boot/pont aan te meren op de kop van de Dijksgracht en ook niet langs kavel 5b/6. De Jetty is niet geschikt voor het op en afstappen van passanten en fietsers. Bovendien is de reistijd langer dan indien gebruikt wordt van de bestaande omleidingsroutes. U heeft dan ook op goede gronden afgezien van het inzetten van een boot/pont om passanten te vervoeren.

Schade en belangen
Tot slot hebben bezwaarden aangevoerd dat zij schade (omzetderving) lijden als gevolg van de bestreden besluiten en dat er geen rekening is gehouden met hun belangen.

De commissie is van oordeel dat bezwaarden niet onevenredig in hun belangen zijn geschaad door het nemen van de bestreden besluiten. Daarbij acht de commissie van belang dat Hannekes Boom en de Klimmuur zowel voor gemotoriseerd verkeer als per fiets en te voet bereikbaar zijn, hetgeen ook blijkt uit de in het dossier aanwezige kaarten met daarop de alternatieve routes. Verder overweegt de commissie dat bezwaarden niet aannemelijk hebben gemaakt dat zij door de bestreden besluiten omzetverlies zullen 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.

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. Bezwaarden worden naar het oordeel van de commissie door de bestreden besluiten niet onevenredig in hun belangen geschaad. Samenvattend is de commissie van oordeel dat de bezwaren ongegrond zijn en dat de bestreden besluiten in stand dienen te blijven.

De bezwaarschriftencommissie van het dagelijks bestuur,

De secretaris,

[redacted]

de voorzitter,

[redacted]