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 18007191
Kenmerk
Behandeld door Mevr. mr. [redacted], Juridisch Bureau,
juridischezaken@centrum.amsterdam.nl
Bijlage Advies/ informatieblad beroep

Onderwerp Beslissing op bezwaarschrift

Geachte heer [redacted]

Op 8 januari 2018 heeft u een bezwaarschrift ingediend gericht tegen ons besluit van 27 november 2017 inhoudende de volledige afsluiting van de Oosterdoksdraaibrug.

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	18007190, 18007191, 18007192
Van	Bezwaarschriftencommissie
Bijlage	
Datum	6 april 2018
Onderwerp	Advies naar aanleiding van het bezwaarschrift van [redacted], (woonachtig op het adres [redacted]) en de bezwaarschriften van [redacted] en [redacted] (beiden woonachtig op de [redacted]), tegen het verkeersbesluit van 23 november 2017, gepubliceerd in de Staatscourant op 27 november 2017, inhoudende de volledige afsluiting van de Oosterdoksdraaibrug.

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, heeft u bij besluit van 23 november 2017, gepubliceerd in de Staatscourant op 27 november 2017, (hierna: het bestreden besluit) een verkeersbesluit genomen inhoudende de volledige afsluiting van de Oosterdoksdraaibrug (hierna ook: brug) gedurende maximaal 2,5 jaar.

In januari 2017 hebben mevrouw [redacted] de heer [redacted] en mevrouw [redacted] (hierna ook: bezwaarden) bezwaar gemaakt. Ook de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Klimmuur Amsterdam B.V. (hierna: de Klimmuur); Stichting Hannekes Boom ...sinds 1662 (hierna: Hannekes Boom); Ondernemersvereniging Zouthaven en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Lovers B.V., (hierna: Delerium Café) hebben bezwaar gemaakt. De bezwaarcommissie bespreekt de bezwaren van deze rechtspersonen in aparte adviezen.

Hoorzitting

Mevrouw [redacted] en mevrouw [redacted] hebben hun bezwaarschriften mondeling toegelicht op 16 maart 2018. De heer [redacted] was niet aanwezig. Namens het algemeen bestuur waren [redacted] aanwezig. Eveneens was namens OOA-CV, derde belanghebbende, [redacted] aanwezig. Tot slot waren namens Delerium Café: [redacted] namens ondernemingsvereniging Zouthaven: [redacted]; namens Hannekes Boom: [redacted] en namens de Klimmuur: [redacted] aanwezig. 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;
- het bestreden besluit in stand te laten.

Hieronder leest u hoe wij tot dit advies zijn gekomen.

De bezwaren (samengevat)
Mevrouw [redacted]
Mevrouw [redacted] heeft aangevoerd dat de bouw van een tijdelijke brug als alternatieve route niet daadwerkelijk is overwogen en daarmee zijn de belangen van vele gebruikers van de brug niet serieus genomen. Als gevolg van de sluiting van de brug wordt een grote toename verwacht in de verkeersdrukte op de Dijksgracht, waar mevrouw, [redacted] en [redacted] woonachtig zijn. De alternatieve routes voldoen niet en er zijn geen waarneembare acties ondernomen om oversteekmogelijkheden op deze routes veiliger en/of gemakkelijker te maken.

De heer [redacted] *en mevrouw* [redacted]
Mevrouw [redacted] heeft aangevoerd dat zij het onrechtvaardig vindt dat vanwege de bouw van één kantoor, talloze fietsers en voetganger 2,5 jaar de dupe zijn. Eerder is gesproken van het enkel 's nachts afsluiten van de brug. In het bestreden besluit staat een totale afsluiting van de brug. Daartegen maken zij bezwaar. Het is voor de dagelijkse gebruikers van de brug een hele zware knip in de route. De heer [redacted] en mevrouw [redacted] verwachten een enorme toename van de verkeersdrukte over de gehele Dijksgracht. Ook verwachten zij een toename van het aantal luidruchtige passanten die de verschillende bedrijven op de Dijksgracht hebben bezocht, met name in de avond- en nachtelijke uren. Eveneens zullen de taxiritten extreem toenemen. Dit brengt de verkeersveiligheid in gevaar. De heer [redacted] benadrukt dat de Dijksgracht een fietsstraat is. Verder maken de heer [redacted] en mevrouw [redacted] bezwaar tegen de alternatieve routes, omdat deze kort gezegd niet voldoen. De omleidingsroute voor fietsers via het Marineterrein en langs Nemo is onacceptabel lang en niet comfortabel: de route bevat veel hellingen en scherpe, met de fiets niet goed te nemen, bochten. De fietsroute via de Piet Heinkade vereist het fietsend beklimmen van de Piet Heinkade die aan de oostelijke zijde ongeveer een halve kilometer lang omhoog gaat. De alternatieve route voor voetgangers loopt naar de Piet Heinkade. De Piet Heinkade heeft een zeer drukke oversteekplaats die zeer onveilig is. De enige acceptabele oplossing is volgens mevrouw [redacted] het realiseren van een voetgangers- en fietsersbrug van Nemo naar het Marineterrein. Verder verwachten de heer [redacted] en mevrouw [redacted] een ontoereikende capaciteit van zowel de nog te realiseren lift aan de westzijde van het voetpad langs de trambaan van de Piet Heinkade en De Ruyterkade als het voetpad dat over de brug van de Piet Heinkade loopt.

Reactie namens het bestuur
Bezwaarden hebben 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 fietsers 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 langs het werkterrein, van de Mr. J.J. van de Veldebrug naar de Oosterdoksdraaibrug. 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 verbinding onveilig werd bevonden, bleek het ook praktisch onmogelijk. BPD heeft in eerste instantie wel een aanvraag ingediend om de verbinding te realiseren. De centrale verkeerscommissie (CVC) zou de verbinding 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 scheepvaartverkeer. 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 buiten 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[1] 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

[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.

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 (Wvw) 1994;
artikel 12, 21 en 24, aanhef en onder a, van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.

Overwegingen
In geschil is de vraag of het bestreden besluit op goede gronden is genomen.

Voorbereiding van het verkeersbesluit
Bezwaarden hebben aangevoerd dat de alternatieve routes niet voldoen en de bouw van een tijdelijke brug langs het werkterrein naar de Oosterdoksdraaibrug als alternatieve route niet daadwerkelijk is overwogen.

Voor zover bezwaarden hiermee bedoelen aan te voeren dat het bestreden besluit niet zorgvuldig tot stand is gekomen, volgt de commissie bezwaarden hierin niet.De commissie is van oordeel dat het bestreden besluit zorgvuldig tot stand is gekomen. Zo blijkt uit het dossier dat er op 18 juli 2017 een gebruikersoverleg heeft plaatsgevonden (gedingstuk 3); er een BLVC-plan 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 het te nemen verkeersbesluit. Zoals uit het dossier blijkt, en ook uw vertegenwoordiger ter zitting heeft aangegeven, zijn er verschillende opties onderzocht, waaronder de bestaande omleidingsroutes. In 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 het bestreden besluit is 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 Oosterdoksbrug, 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 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 volgt dat het verplaatsen van de Oosterdoksdraaibrug niet mogelijk is gelet op de constructie van de brug. Het aanleggen van een tijdelijke brug is niet mogelijk in verband met de veiligheid van de gebruikers. In het rapport is daarover het volgende opgenomen. *'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) (...).* 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 het bestreden besluit zorgvuldig tot stand is gekomen en is – in tegenstelling tot hetgeen bezwaarden hebben gesteld – wel degelijk de bouw van een tijdelijke brug als alternatieve route onderzocht. De bezwaargrond faalt dan ook.

Beoordeling van het materiële geschil

Uit de overwegingen die aan het bestreden besluit ten grondslag liggen, blijkt onder andere dat het bestreden besluit is 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. Blijkens het verkeersbesluit zijn er zowel voor (brom-/snor-)fietsers en voetgangers omleidingsrouters ingesteld, welke met bebording worden aangegeven.

De commissie is allereerst van oordeel dat met het bestreden besluit 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).

Noodzaak volledige afsluiting Oosterdoksdraaibrug
Bezwaarden hebben aangevoerd dat eerder is gesproken van het enkel 's nachts afsluiten van de brug. In het bestreden besluit staat een totale afsluiting van de brug. Daarmee zijn bezwaarden het niet eens.

Voor zover bezwaarden hebben gesteld dat er geen noodzaak is tot het volledig afsluiten van de Oosterdoksdraaibrug, overweegt de commissie 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.

De alternatieve routes
Bezwaarden hebben aangevoerd dat de alternatieve routes niet voldoen. De omleidingsroutes zijn onacceptabel lang, oncomfortabel en niet veilig. Het alternatief om een voetgangers- en fietsersbrug te realiseren van Nemo naar het Marineterrein is niet beschreven in het bestreden besluit, maar is de enige acceptabele oplossing. Verder verwachten bezwaarden een ontoereikende capaciteit van zowel de nog te realiseren lift aan de westzijde van het voetpad langs de trambaan van de Piet Heinkade en De Ruyterkade als het voetpad dat over de brug van de Piet Heinkade loopt.

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, voor zover bezwaarden dit bedoelen te stellen, niet onveilig en acceptabel is. Dat deze route wel onveilig en niet acceptabel is, hebben bezwaarden niet aannemelijk gemaakt. De commissie ziet evenmin

grond voor het oordeel dat de fietsroute via de Piet Heinkade niet geschikt zou zijn, omdat dit eveneens een bestaande fietsroute is. De stelling dat de alternatieve routes voor voetgangers en voor fietsers niet voldoen, faalt naar het oordeel van de commissie dan ook. De commissie ziet zich overigens 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. De commissie heeft er begrip voor dat omrijden door bezwaarden als vervelend wordt ervaren, maar acht de omleidingsroutes niet onacceptabel lang en de woningen van de bewoners blijven 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).

De commissie volgt bezwaarden voorts niet in hun standpunt dat een tijdelijke brug van Nemo naar het Marineterrein de enige acceptabele oplossing is. Daartoe verwijst de commissie eveneens naar het rapport van Goudappel Coffeng. Daarin staat het volgende opgenomen. "*Het is niet reëel is te veronderstellen dat deze (tijdelijke) brug als beweegbare brug wordt aangelegd. Daarom wordt uitgegaan van een vaste brug, die het mogelijk maakt om al het doorgaande scheepverkeer door te laten. Hiervoor is een breedte van 20 meter nodig (...). Bij deze doorvaartbreedte ontstaat een breedte van 22,5 meter voor beide hellingen. De hellingshoek is 11,5 graden. Deze hellingshoek ligt ver boven alle voorgestelde richtlijnen (...). De situatie is onacceptabel. De verbinding zou hooguit als trap gerealiseerd kunnen worden. De voorgestelde omleidingsroute via het voetpad langs de Prins Hendrikkade is echter korter*". Ter zitting hebben uw vertegenwoordigers verder aangevoerd dat het maken van deze brug – gelet op de voorbereidings- en bouwtijd – erg lang zal duren, op grond waarvan dit eveneens niet als een acceptabele oplossing kan dienen. Met betrekking tot hetgeen bezwaarden hebben opgemerkt over de capaciteit van de lift, overweegt de commissie dat de liften thans zijn geplaatst en dat vooralsnog niet is gebleken dat de capaciteit van de liften ontoereikend is. Het komt wel eens voor dat de liften het niet doen, maar geprobeerd wordt om deze snel te repareren. Verder merkt de commissie op dat de liften geplaatst zijn bij een omleidingsroute voor voetgangers en niet voor fietsers. Voetgangers kunnen de trap nemen en als zij daartoe niet in staat zijn kunnen zij gebruik maken van de lift. Dat de capaciteit van de lift niet voldoende zou zijn voor deze groep, ziet de commissie niet in.

De toename van de verkeersdrukte

Bezwaarden hebben aangevoerd dat zij een toename van de verkeersdrukte over de gehele Dijksgracht verwachten. Daarnaast zal het uitgaanspubliek 's nachts overlast geven wanneer zij op weg naar huis over de Dijksgracht heen moeten fietsen. Ook taxiverkeer zal overlast veroorzaken.

Naar het oordeel van de commissie bestaat geen grond voor het oordeel dat het bestreden besluit tot een zodanige toename van het verkeer/luidruchtige passanten op de Dijksgracht zal leiden dat u niet tot het bestreden besluit heeft kunnen komen. Bezwaarden hebben hun standpunt niet onderbouwd. Ten overvloede merkt de commissie op dat in het verslag van de informatiebijeenkomst op 31 oktober 2017, gedingstuk 8, pagina 8, staat opgenomen dat bezoekers van de Dijksgracht worden gewezen op de ODE-garage en de taxi-drop off op het Oosterdokseiland. Bezoekers van de Dijkspark (dat aan de Dijksgracht 5 ligt) die met taxi of eigen

vervoer komen nemen de alternatieve voetgangersroute via de trap van de Oosterdokkade richting het tramperron en verder naar Dijkspark. Dit betekent dat de taxi's hun passagiers kunnen afzetten ter hoogte van de trap naast het tramviaduct. Op de hoorzitting is verder opgemerkt dat als er toch overlast wordt ervaren van taxiverkeer deze problemen aangekaart kunnen worden op het reguliere overleg met de gebiedsmakelaar dan wel bij het inloopspreekuur dat elke twee weken door het BPD wordt gehouden.

Conclusie
Gelet op bovenstaande overwegingen is de commissie van oordeel dat het bestreden besluit zorgvuldig tot stand is gekomen, berust op een deugdelijke motivering en dat deze motivering het bestreden besluit kan dragen. Bezwaarden worden naar het oordeel van de commissie door het bestreden besluit niet onevenredig in hun belangen geschaad. Samenvattend is de commissie van oordeel dat de bezwaren ongegrond zijn en dat het bestreden besluit in stand dient te blijven.

De bezwaarschriftencommissie van het dagelijks bestuur,

De secretaris,

[redacted]

de voorzitter,

[redacted]