



Postbus 2571, 2002 RB Haarlem  
Genieweg 46a, Velsen-Zuid  
023 – 520 28 00  
info@recreati Noordholland.nl  
www.recreati Noordholland.nl

DEFINITIEF d.d. 14 okt 2025

---

# Inzicht in de aanpak en resultaten participatie Zeesluis Edam

## Introductie

De huidige passage over de Zeesluis Edam is nu beperkt toegankelijk en bij beperkt peilverschil gevaarlijk vlak na het schutten. Het smalle, houten loopvlak vormt een uitdaging en de omliggende paden zijn toe aan onderhoud. De wens voor een nieuwe maar vooral veilige en toegankelijke brug over de Zeesluis Edam bestaat al jaren bij het recreatieschap Twiske-Waterland, de provincie Noord-Holland en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

De afgelopen jaren is in de raad van de gemeente Edam Volendam, binnen de betrokken overheden en in de stad gesproken over de recreatieve verbinding over de Zeesluis Edam. Omwonenden en gebruikers hebben bij herhaling aangegeven input te willen leveren voor mogelijke aanpassingen aan de passage. Echter bleef een bestuurlijke opdracht om dit project op te pakken, uit. In 2019 werd namelijk nog door de raad besloten de verbinding over de Zeesluis niet op te nemen in het Keuzedocument meekoppelkansen versterking Markermeerdijk. Totdat in de raadsvergadering van de gemeente Edam-Volendam van 26 januari 2023 een motie werd aangenomen waarin het college wordt opgeroepen om een haalbaarheidsonderzoek naar een loop-en fietsverbinding over de Zeesluis Edam te doen, een financieringsstrategie te bepalen en dit voor te leggen aan de gemeenteraad.

In navolging van de aangenomen motie van 26 januari 2023 heeft het recreatieschap besloten de trekkersrol op zich te nemen. Het recreatieschap was immers de jaren ervoor ook al betrokken bij de voorbereidingen. Het recreatieschap heeft, in samenwerking met de betrokken overheden (gemeente Edam-Volendam, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de provincie Noord-Holland) besloten dat een goed participatietraject nodig is, echter dat eerst onderzoek uitgevoerd moest naar de technische en financiële haalbaarheid. Want zonder onderzoek naar diverse varianten dan wel alternatieven van de huidige passage, en van deze varianten de mate van technische en financiële haalbaarheid, is een participatietraject niet logisch.

De afgelopen twee jaar zijn belangrijke stappen gezet richting de realisatie van deze nieuwe brug over de Zeesluis Edam. Door een extern ingenieursbureau is een concept ontwerp van de brug gemaakt en een begroting opgesteld. De begroting bedraagt ca €350.000 (prijspeil 2025). De technische uitvoering van de brug is met specialisten besproken en de nieuwe brug is technisch haalbaar bevonden. Mede dankzij een subsidie van de Vervoerregio Amsterdam van €150.000 en een investeringsbijdrage vanuit het recreatieschap Twiske-Waterland van €100.000 is de financiële basis voor het project gelegd. Daarnaast moet de gemeente Edam-Volendam €100.000 bijdragen, wil het plan voor de recreatieve verbinding doorgaan.

Het plan voor de realisatie van een nieuwe brug over de Zeesluis Edam is in 2024 uitgewerkt en sinds mei 2025 is het participatietraject opgestart en in oktober 2025 geëindigd. In dit verslag wordt een beknopt overzicht gegeven van de participatie.

## 1. Doelstelling van het participatietraject

Het participatietraject voor een nieuwe brug over de Zeesluis Edam had de volgende doelstellingen:

- Stakeholders te informeren over het concept ontwerp en het proces van de mogelijke realisatie.
- Het raadplegen van participanten, met als doel het ophalen van feedback die gebruikt kan worden om de nieuwe brug te verbeteren en het ophalen van wensen rondom de realisatie van de nieuwe brug.
- Draagvlak en begrip te creëren voor de (nut en noodzaak van de) nieuwe brug.
- Waar nodig meer verbinding tot stand te brengen tussen de verschillende stakeholders, waar die in het verleden vaak ver van elkaar verwijderd waren, met als doel om onnodige tegenstelling te vermijden.
- Een start te maken met een dialoog tussen betrokkenen en belanghebbenden die wellicht in de toekomst kan worden voortgezet bij bijvoorbeeld promotie en bewegwijzering rondom de sluis.

## 2. Voortraject – Onderzoek varianten en uitwerking voorkeursvariant

In de afgelopen jaren zijn de volgende stappen gezet:

- Begin 2016 is in overleg met gemeente Edam-Volendam door projectleiders van Vista (nu Smartland) een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar diverse varianten voor het passeren van de Zeesluis Edam.
- In de periode 2017-2020 is een projectgroep gevormd met de projectpartners, om de varianten te bespreken en te komen tot een voorkeursvariant. Optie 3, de realisatie van een nieuwe brug op de locatie van de oude ebdeuren, bleek de enige variant die voldoet aan alle eisen.
- Het project wordt opgenomen in het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit (APRK) van de provincie als onderdeel van de Versterking Markermeerdijk. Hiermee komt het project in aanmerking voor een subsidiebijdrage van de provincie.
- In oktober 2020 wordt door de gemeente Edam-Volendam de beleidskeuze gemaakt om op dat moment de passage niet te realiseren waardoor het project tot 2023 stil ligt.
- In januari 2023 roept de gemeenteraad het college op een haalbaarheidsonderzoek te faciliteren. Het college wijst een projectleider aan en het recreatieschap wordt benaderd om het project weer op te pakken. Het recreatieschap reageert hier positief op, het project is immers een van de meekoppelkansen van de Versterking Markermeerdijk.
- In juni 2023 geeft het recreatieschap Smartland de opdracht voor een technisch haalbaarheidsonderzoek naar Optie 3, de eerder als voorkeursvariant gekozen optie door de projectpartners. Uit dit onderzoek is gebleken dat het project technisch haalbaar is. Daarbij is ook een Voorlopig Ontwerp (VO) uitgewerkt, een voorlopig bestek en bijhorende kostenraming opgesteld. De hoogte van de raming bedraagt €350.000 incl. btw (incl. participatie, realisatie en projectmanagement tegen het prijspeil 2023).
- De afdeling Erfgoed & Cultuur van de provincie (de Zeesluis is aangewezen als provinciaal monument) heeft ingestemd met het Voorlopig Ontwerp.
- HHNK, als eigenaar van de Zeesluis, heeft kenbaar gemaakt positief te staan tegenover dit project.
- Nadat is geconstateerd dat er onder de projectpartners draagvlak is voor het ontwerp, zijn in 2024 gesprekken gevoerd met projectpartners en subsidieverleners (provincie en de Vervoerregio) om het projectbudget rond te krijgen. Vanuit de provincie kwam het bericht dat de eerder toegezegde APRK subsidiebijdrage niet meer mogelijk was. vanwege uitputting van de subsidiepot door fors gestegen realisatiekosten van de Versterking Markermeerdijk. De Vervoerregio gaf echter aan dat nieuw beleid de ruimte gaf voor een hogere subsidiebijdrage, en ook de gemeente gaf aan nu wél een financiële bijdrage te doen.

Vanwege het ontbreken van een bestuurlijke opdracht, is er gedurende dit proces bewust de keuze gemaakt om geen gesprekken te voeren met (direct) omwonenden en belanghebbenden. De reden hiervoor is dat eerst met de vier betrokken overheden verkend moest worden of de realisatie van een nieuwe brug überhaupt op technisch en financieel vlak haalbaar was. Zonder duidelijke kaders en hiermee de uitgangspunten van het project, is het



ontzettend moeilijk een participatietraject op de starten. Door deze stappen eerst te zetten, is een maximale variant uitgewerkt. Maximaal in de zin van, waar moet de brug minimaal aan voldoen, wat is de technische haalbaarheid en wat zijn de beschikbare budgetten voor de investering in een nieuwe brug.

### 3. Participatiestrategie

Bij de keuze voor een participatiestrategie (en de daaruit volgende aanpak) waren een aantal dilemma's en tegenstellingen richtinggevend:

- I. De gedeelde wens bij het recreatieschap Twiske-Waterland en de raad en College B&W van de gemeente Edam-Volendam om dit project alleen uit te voeren onder voorbehoud van draagvlak van omwonenden en belanghebbenden.
- II. De gedeelde wens bij het recreatieschap Twiske-Waterland en de raad en College B&W van de gemeente Edam-Volendam om dit project alleen uit te voeren als de financiering gedragen zou worden door meerdere partijen.
- III. Bij het bepalen van de strategie en participatieruimte moest steeds gezocht worden naar ruimte tussen bepaalde uitgangspunten die vast stonden en aspecten van de nieuwe brug en de toegangspaden waar wel ruimte was voor inbreng van belanghebbenden.
- IV. Tot slot moest gezocht worden naar een oplossing voor het feit dat rondom de Zeesluis de standpunten tussen verschillende stakeholders bij voorbaat niet verenigbaar leken. Hoe een participatietraject in te richten in dit speelveld dat toch vruchtbaar kon zijn?

Met bovenstaande dilemma's in gedachten is, in nauwe samenspraak met HHNK, de provincie en de gemeente, gekozen voor een participatiestrategie waarbij uitgangspunt is dat deze laagdrempelig is en zichtbaar is dat alle input welkom is. Maar waarbij ook centraal staat dat er helder wordt gecommuniceerd waar wel, en waar geen ruimte bestond voor meedenken. Maar ook dat actief werd gezocht naar elementen waar juist de feedback van stakeholders kan worden gebruikt om het plan beter te maken.

Dit heeft er toe geleid dat in de participatie een onderscheid is gemaakt tussen een fysieke inloopbijeenkomst bij de Zeesluis, met daarnaast persoonlijke gesprekken met de directe burens van het sluiscomplex, als ook met georganiseerde belanghebbenden zoals Vereniging Oud Edam, de kanovereniging, de jachthaven, de Vereniging Vrijtijdsbesteding Gehandicapten Volendam en ondernemers zoals ondernemers in het stadshart van Edam en het Strandbad. Als laatste was het ook mogelijk om per e-mail of telefoon te participeren. Ook zijn ter plaatse van de Zeesluis en in de richting van de woonwijk Broeckgouw, enquêtes afgenomen en was deze enquête ook digitaal in te vullen.

De uitvoering van het participatietraject was in handen van het recreatieschap Twiske-Waterland, uitgevoerd door de projectmanager en communicatieadviseur vanuit Recreatie Noord-Holland. De projectmanager liet zich hierbij ook adviseren door de collega's vanuit HHNK, de gemeente en de provincie.

### 4. Participatieaanpak en participatieplan

De strategie is vervolgens uitgewerkt tot een concrete aanpak, die bestond uit de volgende onderdelen:

- Persbericht over het vooraanstaande participatietraject, verstuurd op 6 mei 2025.
- Een bericht op de socials van het recreatieschap Twiske-Waterland, op 23 mei 2025.
- Brief aan een selectie van direct omwonenden, bezorgd in de periode 14 tm 21 mei 2025.
- Fysieke inloopmiddag bij de Zeesluis Edam op locatie, op 28 mei 2025 tussen 17.00 en 20.00 uur.
- Diverse persoonlijke gesprekken in de periode 26 mei 2025 – september 2025.
- Enquête digitaal beschikbaar in de periode 22 september 2025 – 5 oktober 2025 (2 weken), en een persoonlijke rondgang nabij de Zeesluis en de woonwijk Broeckgouw op woensdagmiddag 24 september.



Het participatieplan schetste een heldere lijn over de mate van invloed. Op sommige onderdelen stond de uitvoering van een nieuwe passage over de Zeesluis al vast en was de mate van invloed beperkt. Zo is bijvoorbeeld de locatie voor een nieuwe brug reeds bepaald op de locatie van de oude ebedeuren en los van de huidige in werking zijnde sluisdeuren. Aanpassing van de huidige verbinding is reeds onderzocht, en is geen optie omdat daarmee nog steeds niet wordt voldaan aan gestelde (wettelijk) veiligheidseisen. Op dit onderdeel werd geïnformeerd. Adviseren en meedenken kon op een aantal onderdelen zoals de breedte van de nieuwe brug, verkeersremmende maatregelen, bankjes en type steen voor de toegangspaden. Tot slot vroegen we adviezen over bewegwijzering naar de stadskern en de promotie van de historische verhalen rondom de Zeesluis en de stad Edam.

## 5. Uitvoering van het traject

RNH heeft in de periode medio mei tot en met oktober 2025 het participatietraject uitgevoerd, waarbij de wensen en ideeën zijn opgehaald. In totaal is er één inloopmiddag georganiseerd, hebben er zes persoonlijke gesprekken plaats gevonden, zijn er twee schriftelijke bezwaren ontvangen door de gemeente (dus naast de bezwaren geuit tijdens de inloopmiddag en persoonlijke gesprekken), en zijn er acht algemene schriftelijke reacties ontvangen. De enquête is 62 keer ingevuld. De ontvangen reacties en bezwaren zijn geïnventariseerd en zijn meegenomen als input bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

De inloopmiddag ter plaatse bij de Zeesluis trok circa 40 bezoekers. Naast de projectleiding vanuit het recreatieschap was ook de provincie vanuit het monumentenbelang, en Smartland aanwezig. Smartland is het landschaps-architectenbureau, dat in opdracht van het recreatieschap Twiske-Waterland het haalbaarheidsonderzoek heeft uitgevoerd naar de nieuwe brug en opsteller van het concept ontwerp dat het “praatplaatje” van de middag was.

De aanwezigen vormden een mix van direct omwonenden, bewoners die wat verder weg wonen (zoals Broeckgouw en het centrum Edam), ondernemers, vertegenwoordigers van verenigingen en ook de lokale pers was vertegenwoordigd. De inloopmiddag begon rumoerig door de aanwezigheid van met name tegenstanders van de nieuwe brug. Maar naarmate het gesprek gevoerd werd, werd ook duidelijk om welke reden deze bezoekers “tegen” zijn en welke belangen daarbij een grote rol spelen. Deze gesprekken leverden waardevolle inzichten op. Het gesprek tussen de aanwezigen en de projectleiding leidde soms ook tot wederzijds begrip en toenadering. Ook de langere aanwezigheid van de projectleiding ter plaatse van de Zeesluis, gaf een nog beter beeld van het gebruik van de passage en dit tevens in interactie met de weg Keetzijde en het fietspad naar de woonwijk Broeckgouw. Ook werd er gesproken over compromissen, waarbij er ruimte is voor het rekening houden met de diverse belangen.

Zowel voor als na de Inloopmiddag zijn er persoonlijke gesprekken gevoerd welke, net als de inloopmiddag, waardevolle inzichten hebben opgeleverd. Ook hebben diverse partijen feedback gegeven per e-mail en telefoon. Over het algemeen sluiten deze reacties aan op de input van de inloopmiddag. In het gesprek met de Vereniging Vrijtijdsbesteding Gehandicapten Volendam, vanuit het belang of een voor minder validen toegankelijke brug überhaupt wel een wens is en meerwaarde oplevert voor de minder validen doelgroep, werd door de vereniging aangegeven dat ze blij zijn dat er ook aan hun doelgroep wordt gedacht. De kanovereniging in Edam, die wekelijks de sluis passeert en zo nu en dan vuil uit het water haalt, gaf aan neutraal te staan in de realisatie van een nieuwe brug. Ter plaatse van de Zeesluis en in de richting van de woonwijk Broeckgouw, zijn in september 2025 enquêtes afgenomen. De link naar de enquête is ook gedeeld op de website en socials van het recreatieschap, als in de buurttaps van de woonwijk.

Het participatietraject is medio oktober 2025 afgesloten.

## 6. Resultaten

Over het algemeen genomen heeft het participatietraject voldaan aan de vooraf gestelde doelstellingen. Een grote groep stakeholders is geïnformeerd over het project en het voornemen een nieuwe brug te realiseren die beter toegankelijk is voor diverse doelgroepen langzaam verkeer. Deze groep heeft de kans gekregen zich uit te spreken en



met het recreatieschap in gesprek te gaan. Via de verschillende vormen van participatie is veel informatie opgehaald over wat bewoners en belanghebbenden belangrijk vinden aan de recreatieve verbinding over de Zeesluis. Is de toegankelijkheid voor alleen wandelaars voldoende, of is een verbreding naar ook toegankelijk voor mensen met een beperking (scootmobiel, rolstoel), de kinderwagen en de fiets ook wenselijk? Deze informatie is gebruikt om de verschillende belangen te duiden en een afweging te maken om het ontwerp wel of niet aan te passen, en zo ja, op welke onderdelen dan. Ook zijn de door belanghebbenden gestelde vragen opgepakt en beantwoord.

Er vond discussie plaats tussen voor- en tegenstanders van het vergroten van de toegankelijkheid voor mensen met een beperking en fietsers. Dat de brug toegankelijk blijft voor de wandelaar, wordt breed gedragen. Maar ook werd er gesproken over de (huidige) overlast van jongeren, veelal op een fatbike, de (huidige) verkeers(on)veiligheid van zowel het Oorgat als de Keetzijde en ook het woongenot (zoals geluidsoverlast en gevoel van veilig wonen) direct aan de sluis en aan het drukke Oorgat kwam ter sprake. Een deel van de belanghebbenden vond het ontwerp mooi, echter waren er ook kritische kanttekeningen over de, volgens hen, ingrijpende aantasting van het provinciaal monument en het historische aanzicht op het sluiscomplex. De gesprekken zorgden voor in ieder geval een dialoog en soms ook wederzijds begrip. Uit de bijeenkomsten en gevoerde gesprekken kwamen er praktische tips die kunnen helpen om de overlast te beperken; van de grote snelheid van pelotons wielrenners, groepen jongeren op de fatbike, als het geklap van het klaphekje elke keer als deze open en dicht gaat.

In de tabel hieronder zijn de diverse belangen en gestelde vragen, opgehaald tijdens de Inloopmiddag en bilateraal contact, samengevat en voorzien van een antwoord.

| Vraag/belang   | Antwoord  |
|--|---|
| Wat is de nut en noodzaak van een nieuwe brug?   | <p>HHNK, eigenaar en beheerder van de sluis, geeft aan dat de huidige verbinding niet veilig is, voornamelijk vanwege wijzigingen in het schutten, met een klein peilverschil, door de sluisbeheerder. Met mensen is dit tot op heden goed gegaan, echter is er al eens een klein hondje tussen de deuren gevallen, maar die bleef aan de halsband hangen.</p> <p>Daarnaast vormt de passage over de Zeesluis al een uitzondering op de regel en is uniek: bij geen enkele andere sluis van HHNK is de passage open voor de recreant. HHNK staat positief tegenover het behoud van de verbinding, echter niet meer via de sluisdeuren die gebruikt worden tijdens schutten.</p> <p>Voor het werken op/rondom een sluis, moet er worden voldaan aan landelijke wet- en regelgeving. Hierbij is de passage over de sluis aangemerkt als een beweegbare brug. Dit is door HHNK samengevat in de "Leidraad Veiligheidsvoorzieningen sluisen en bruggen HHNK" d.d. 15 juli 2022. Hier is o.a. in opgenomen dat "Werknemers mogen de sluisdeuren niet als transportroute gebruiken als zij tegelijkertijd tilwerkzaamheden uitvoeren".</p> <p>Inmiddels is geconstateerd dat diverse recreanten de passage gebruiken terwijl ze een step/hond/fiets tillen. Dit is niet veilig en hier is simpelweg ook niet op te handhaven.</p> |
| De Vereniging Oud-Edam en enkele bewoners, vinden het ontwerp een aantasting van het monument. Met de realisatie van een nieuwe brug "verdwijnt" volgens hen het aanzicht op de huidige sluisdeuren. De Zeesluis is een provinciaal monument, mag dit wel zomaar? Is dit geen aantasting van het monument? | <p>De provincie Noord-Holland is bevoegd gezag voor het Provinciaal Monument, en is al vanaf het begin betrokken bij dit project. Voor de nieuwe brug wordt gebruik gemaakt van de bestaande voorzieningen van de oude ebdeuren, en de nieuwe brug is ontworpen met, aldus de betrokken overheden, respect voor het monument en zo dicht mogelijk bij het oorspronkelijke ontwerp van de ebdeuren. Van de bestaande traptreden zullen 2 traptreden wegvallen in het toe te voegen plateau, dat noodzakelijk is om de opgang naar de brug gelijkvloers te maken zodat de brug ook toegankelijk is voor mensen met een fysieke beperking. Dit kan niet verder worden verlaagd. De betrokken</p>   |

|   |  |
|---|--|
|   | <p>overheden, waaronder de provincie, zijn zeer positief over het ontwerp. Er zijn geen aanpassingen gedaan in het Ontwerp 2.0.</p>  |
| <p>De verkeerssituatie aan de Oorgat en Keetzijde is nu al niet veilig, wordt daar nog wat aan gedaan?</p>  | <p>In het ontwerp 2.0 is onderzocht welke verkeersremmende voorzieningen getroffen kunnen worden. Echter valt het onderwerp verkeersveiligheid van de wegen Oorgat en Keetzijde, waarop de toegangspaden richting de brug aansluiten, buiten de scope van het project. Gezien de samenhang tussen de nieuwe brug met de omgeving wordt het desalniettemin als adviespunt onder de aandacht van de gemeente gebracht. In het Ontwerp 2.0 zijn maatregelen voorgesteld die goed aansluiten op de maatregelen getroffen op de toegangspaden naar de brug. Deze voorgestelde maatregelen worden overlegd met de verkeerskundige van de gemeente.</p>   |
| <p>Door de brug toegankelijk te maken voor de fietser, is de verwachting dat er niemand meer "omrijdt" via de Kettingbrug dan wel de stadskern van Edam. Dit is vanuit de ondernemers in de stadskern absoluut ongewenst!</p> | <p>In overleg met marketing van de gemeente en het Routebureau van RNH wordt onderzocht op welke manier er een boost kan worden gegeven aan de promotie van de stad Edam. Daarnaast wordt de verbinding niet opgenomen in het Fietsroutenetwerk, dit blijft zoals het nu is en dan loopt de verbinding door de stadskern van Edam. De verbinding over de Zeesluis wordt wel toegevoegd aan het Wandelroutenetwerk. Ook wordt geadviseerd een verkeersbord Verplicht Voetpad te plaatsen bij beide toegangspaden.</p>   |
| <p>Met een nieuwe brug van 1,30m breed zonder verkeersremmende voorzieningen, wordt alleen maar een "racebaan" (voor de racefietsen en fatbikes) gerealiseerd!</p>  | <p>In het ontwerp 2.0 zijn hiervoor aanpassingen gemaakt om de snelheid van de "snelle" recreant er uit te halen, o.a. door het toevoegen van een fietssluis aan de Keetzijde. Aan de Oorgatzijde was er al een fietssluis opgenomen. Ook is onderzocht hoeveel smaller de brug kan worden, waarbij de toegankelijkheid voor mensen met een beperking (scootmobiel, rolstoel) gewaarborgd blijft. Bij hellingen en situaties tussen twee leuningen schrijft de CROW-richtlijn "Toegankelijkheid" voor dat de vrije breedte tussen leuningen minimaal 1,20 m moet zijn. Dit is een minimale breedte voor rolstoelers die zichzelf met handen aan de wielen voortbewegen. Voor een kinderwagen, als ook een voetganger met fiets aan de hand, is dit een acceptabele breedte om de brug te passeren.</p>   |
| <p>Bestaat er überhaupt wel behoefte bij mensen met een beperking om de Zeesluis te passeren? Aan de Oorgatzijde kan men immers nergens heen?</p>   | <p>De gemeente Edam-Volendam heeft 207 gehandicaptenparkeerplaatsen. Daarvan zijn er 140 op kenteken (dus in feite een privé parkeerplaats) en 67 zonder kenteken. Die 67 zijn voor alle houders van gehandicaptenparkeerkaarten te gebruiken. Ook al kan de toegankelijkheid van het Oorgat voor mensen met een beperking verbeterd worden, betekent dit niet dat de toegankelijkheid van een nieuwe brug dan ook maar niet moet worden aangepast voor deze doelgroep. Voor alle betrokken overheden is het belang zeer groot om toegankelijkheid voor mensen met een beperking te borgen. Er is contact geweest met de Vereniging Vrijtijdsbesteding Gehandicapten Volendam, om deze behoefte te bespreken. De vereniging geeft aan dat ze blij zijn dat er ook aan hun doelgroep wordt gedacht. Zij geven ook aan echter niet in te kunnen schatten, hoeveel er gebruik van gemaakt gaat worden. Feedback vanuit de enquête in de woonwijk Broeckgouw geeft aan dat deze behoefte er wel degelijk is.</p> |
| <p>Waarom moet de gemeente meefinancieren? Er wordt een aanzienlijke bijdrage van 1 ton gevraagd.</p>   | <p>Grotere projecten vallen of staan met co-financiering door verschillende partijen. Naast een aanzienlijke subsidie van de Vervoerregio Amsterdam en het recreatieschap Twiske-Waterland in de realisatiekosten van de nieuwe brug, is daarnaast een</p>   |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>bijdrage vanuit de gemeente nodig om het projectbudget rond te krijgen. Deze bijdrage wordt voornamelijk gebruikt voor het opknappen van de toegangspaden (o.a. toevoegen drainage) en de aansluiting op Oorgat en Keetzijde, met aandacht voor verbetering van de (huidige) verkeersveiligheid. Voor de gemeente betekent dit een eenmalige investering en geen stijging in beheerkosten. De nieuwe brug komt in eigendom en beheer bij het recreatieschap, en draagt hiervoor ook de kosten.</p>   |
| <p>Wat wordt er gedaan met al het vuil dat nu vast komt te zitten tussen de nieuwe brug en de bestaande sluisdeuren?</p>   | <p>Op dit moment wordt eenmaal per jaar, tijdens de Landelijke Opschoondag, vuil uit het water verwijderd door de Kanovereniging. Zij geven aan dat daarnaast af en toe door de kanovaarders zelf, op het moment dat ze de sluis passeren, vuil wordt meegenomen. Het Ontwerp 2.0 is hierop niet aangepast. In overleg met HHNK en de gemeente zullen er (ook) goede afspraken gemaakt worden over het verwijderen van vuil.</p>  |
| <p>Graag aandacht voor geluidsoverlast (hangjongeren, klaphekje).</p>  | <p>In het Ontwerp 2.0 zijn geen klaphekjes opgenomen, maar zijn aan weerszijden van de sluis fietssluisen opgenomen om de snelheid van het verkeer te doen verminderen naar het tempo van een wandelaar. Voor wat betreft de hangjongeren, is door enkele belanghebbende verzocht om geen nieuwe bankjes te realiseren. Deze bankjes zijn niet meer opgenomen in het Ontwerp 2.0. Voor het ter plekke aanwezig zijn van de hangjongeren en de overlast die wordt ervaren, valt dit buiten de scope van dit project en is dit doorgegeven aan de gemeente.</p> |
| <p>Kan er ook wat gedaan worden aan de steiger net voor de sluis aan de Keetzijde?</p>   | <p>De steiger is in eigendom en beheer bij HHNK. Het recreatieschap is in gesprek met HHNK voor de overname van recreatieve voorzieningen in de regio Waterland/Edam-Volendam. Het recreatieschap gaat onderzoeken of deze steiger ook kan worden overgenomen.</p>  |
| <p>Hoe wordt omgegaan met de afvoer van water van de percelen waar de toegangspaden liggen?</p>  | <p>Op dit moment is er al drainage aanwezig aan de westzijde van het toegangspad aan de Oorgatzijde. Omdat er op dit moment wateroverlast wordt ervaren, lijkt de huidige drainage onvoldoende te werken. In het Ontwerp 2.0 wordt een goed plan voor drainage opgesteld met als tweeledig doel: juiste afvoer van regenwater en voorkoming van wateroverlast van beide buren aan de Oorgatzijde.</p>   |
| <p>Wordt er nieuwe verlichting geplaatst?</p>  | <p>Nee, er worden geen aanpassingen gedaan aan bestaande verlichting.</p>   |
| <p>Het toegangspad aan de Oorgatzijde wordt verhoogd, is dit niet juist gevaarlijk daar fietsers en voetgangers elkaar moeilijk kunnen passeren en uitwijken dus niet mogelijk is vanwege het talud naast het toegangspad?</p> | <p>Het nieuwe toegangspad en de berm aan weerszijde is ontworpen volgens geldende richtlijnen en wordt 1,80m breed met aan weerszijden 50cm berm op gelijke hoogte. Aan de oostzijde is er een talud dat 40cm daalt over circa 3m, aan de westzijde daalt het talud met 60cm over circa 5m. De hellingshoek bedraagt daarmee circa 1 op 12 en dit wordt niet gedefinieerd als een steile helling. Deze zorg is dus besproken, echter voldoet het ontwerp aan geldende richtlijnen en hierop is het ontwerp niet aangepast.</p>                                |
| <p>Om overlast door hangjongeren en risico op inbraak in de directe omgeving van de sluis te beperken, is het misschien mogelijk om de doorgang enkel te openen tijdens bediening van de sluis?</p>                            | <p>De bediening van de sluis vindt plaats elke dag tussen 9.00-19.00u, met uitzondering van een lunchpauze van één uur, en er is geen bediening op feestdagen. Terwijl juist op vrije en feestdagen er meer recreatie wordt verwacht. Betrokken overheden geven aan een altijd toegankelijke doorgaande verbinding te willen realiseren, zonder enige beperking in tijd.</p>  |
| <p>Betekent meer sluisdeuren niet ook meer storingen van deze sluisdeuren?</p>   | <p>De verwachting is dat door juiste uitvoering van de techniek achter het openen en sluiten van de deuren, dit niet leidt tot meer storingen.</p>  |



De digitale enquête is uitgezet in de woonwijk Broeckgouw, ten zuiden van de Zeesluis. Deze is door 62 mensen ingevuld. De enquête bevatte 10 korte vragen, met deels vaste keuzeopties als antwoord maar ook lege invulvelden:

1. Hoe vaak maakt u gebruik van de Zeesluis Edam-Volendam?
2. Voor welk doel gebruikt u de zeesluis meestal?
3. Wat vindt u van het plan om de zeesluis te behouden?
4. Heeft u ooit moeite gehad met het oversteken van de zeesluis? Zo ja, waarom?
5. Wat vindt u van het idee dat de Zeesluis toegankelijker wordt, voor bijvoorbeeld een scootmobiel of een kinderwagen?
6. Heeft u wel eens een vorm van overlast ervaren?
7. Welke elementen zijn voor u het belangrijkste in het ontwerp?
8. Heeft u suggesties of wensen voor de nieuwe zeesluis?
9. Was u op de hoogte van de plannen?
10. Heeft u nog opmerkingen of ideeën die u wilt delen?

De enquête laat zien dat de behoefte voor een bredere en veilige oversteek door deze doelgroep zeer gewenst is. Dit is een doelgroep die voorstander is van het plan, en voorstanders laten zich niet altijd horen. Ongeveer de helft geeft aan wekelijks dan wel dagelijks gebruik te maken van de verbinding. Driekwart gebruikt de verbinding als wandelaar, in de richting van het Strandbad of jachthaven, of tijdens sporten of gewoon een ommetje. De respondenten geven ook aan de verbinding graag te willen behouden, maar dat deze nu erg smal is en slecht begaanbaar voor bijvoorbeeld een klein kind of een kinderwagen of met nat weer waardoor de planken glad worden. Bijna 80% geeft aan dat het een goed idee is om de brug toegankelijker te maken voor mensen met een beperking of een kinderwagen. Respondenten beamen ook dat de verkeersveiligheid en het weren van de snelle fietser, zoals een fatbike, over de sluis, een groot aandachtspunt is. Respondenten geven aan toegankelijkheid het belangrijkste te vinden, gevolgd door veiligheid en historisch behoud. Als laatste wordt ook hier aangegeven dat een verbetering van de bewegwijzering zou helpen, zoals het aangeven dat de nieuwe brug voor wandelaars is, en dat fietsers (niet aan de hand) moeten fietsen via de Kettingbrug of het stadscentrum.

## 7. Verwerking van de resultaten in het ontwerp van de nieuwe brug

In een participatieproces dat gaat over een gevoelig onderwerp waarover al langer wordt gesproken, maar nog nooit een besluit in is genomen, waar de opvattingen van partijen (kritische bewoners tegenover overheden en de recreant die verder weg woont) soms lijnrecht tegenover elkaar staan, en waarbij de emoties soms hoog oplopen, is het verwerken van de opbrengst van de participatie een aanzienlijke opgave.

Die opgave wordt complexer omdat bij veel deelnemers aan het proces de overtuiging bestaat dat het proces alleen succesvol is als de uitkomst ook is wat zij voorstellen. Als dat niet het geval is, wordt het proces vaak afgedaan als mislukt of zelfs als doorgestoken kaart. Ook bij de participatie rondom een nieuwe brug over de Zeesluis vormt dit een aandachtspunt, dat moeilijk op te lossen is omdat een aantal belangen (om het project niet te realiseren) voortkomen uit overlast die op dit moment al wordt ervaren. Denk hierbij aan bijvoorbeeld de door bewoners ervaren verkeersonveiligheid van zowel Oorgat als Keetzijde, als hangjeugd al dan niet met een fatbike.

Oplossingen voor de partijen staan hiermee vaak ook haaks op elkaar: de provincie, het recreatieschap en diverse koepelorganisaties als Bureau Toerisme Laag Holland, die voorstander zijn van een nieuwe brug die toegankelijk is voor alle doelgroepen langzaam verkeer, tegenover bewoners die juist helemaal geen toegankelijkheid willen voor (snelle race/fatbike) fietsers die o.a. de verkeersonveiligheid alleen maar in de hand werkt.

Een ander belang betreft enerzijds de bescherming van het monument zoals het er vandaag de dag uitziet, en anderzijds het ontwerpen met respect voor en zo dicht mogelijk bij het ontwerp van een deel van het monument dat er lang geleden wel heeft gezeten, te weten de voormalige ebdeuren.

De afgelopen periode is door de projectleiding in overleg met betrokken overheden, en daarbij nog contact met betrokken belanghebbenden, gewerkt aan aanpassingen aan het ontwerp. Hierbij is zo goed mogelijk geprobeerd

tegemoet te komen aan de verschillende belangen. Echter vinden de betrokken overheden de realisatie van een nieuwe brug en hiermee behoud van de recreatieve verbinding, van grote meerwaarde voor zowel de lokale en regionale omgeving. Hierbij blijven ook de oorspronkelijk geformuleerde randvoorwaarden overeind staan:

- Veilig, robuust.
- Passeerbaar voor wandelaars, fietsers (met fiets aan de hand), kinderwagens en mensen met een fysieke beperking zoals een scootmobiel.
- Acceptabele kosten prijs/kwaliteit verhouding.

## 8. Vervolg: presentatie van Ontwerp 2.0

Het ontwerp dat uitgangspunt vormde voor het doorlopen participatietraject, is een concept waarvan is aangetoond dat deze technisch én financieel haalbaar is. Op basis van de verkregen input is het ontwerp aangepast naar een Ontwerp 2.0, welke nog steeds haalbaar is. In de onderstaande tabel zijn op hoofdlijnen de verschillen tussen het eerste concept ontwerp en Ontwerp 2.0 weergegeven. Een uitgebreidere rapportage is toegevoegd als bijlage.

| Onderwerp                                     | Concept Ontwerp   | Ontwerp 2.0  | Toelichting  |
|---|---|--|--|
| Breedte brug                                  | 1,30m   | 1,20m  | De toegankelijkheid voor mensen met een beperking, als een kinderwagen, dient geborgd te worden. Een breedte van 1,20m is minimaal benodigd voor deze doelgroep om de brug te passeren. Hiermee wordt voldaan aan landelijke richtlijnen voor deze doelgroep.  |
| Gelijkvloerse toegang                         | Er vervallen 2 traptreden in het toe te voegen talud                                  | Ongewijzigd  | Toegankelijkheid voor mensen met een beperking, zoals een scootmobiel, vereisen een gelijkvloerse toegang tot de brug. Een andere optie, dan 2 traptreden laten opgaan in het nieuwe ontwerp, is er niet.  |
| Fietsers                                      | Breed genoeg om (theoretisch) de brug fietsend te passeren.                           | Breedte brug versmald naar 1,20m en fietssluis toegevoegd aan de Keetzijde   | Door versmalling van de brug en de toevoeging van een fietssluis in het toegangspad Keetzijde, wordt fietsend de brug passeren bemoeilijkt. De fietser wordt gedwongen af te stappen. Ook wordt het verkeersbord Verplicht Voetpad geplaatst.  |
| Aanzicht sluis                                | Vergelijking niet mogelijk vanwege ontbreken beeld van aanzicht sluis met de ebdeuren | Historisch beeld toegevoegd met ebdeuren in functie  | Er is een visualisatie gemaakt van de nieuwe situatie vanuit dezelfde hoek in het aanzicht als de historische foto van de sluis met de ebdeuren intact. Op deze manier kan dit beter met elkaar vergeleken worden.   |
| Verkeersveiligheid: toegangspaden brug        | Toegangspaden sluiten eenvoudig aan op weg, zonder verkeersremmende maatregelen       | Keetzijde: stoep met inrit en fietssluis toegevoegd. Oorgat: geen wijzigingen  | Een stoep dient als extra wachtruimte en een fietssluis om snelheid te remmen voordat de brug over de sluis wordt betreden.  |
| Verkeersveiligheid: wegen Oorgat en Keetzijde | Geen maatregelen wegen Oorgat en Keetzijde  | Oorgat en Keetzijde: (optische) drempel op de weg ter hoogte van toegangspad brug. Keetzijde: hekwerk direct naast de trap | Het onderwerp verkeersveiligheid van de wegen Oorgat en Keetzijde, waarop de toegangspaden richting de brug aansluiten, valt buiten de scope van het project. Echter gezien de samenhang tussen de nieuwe brug met de omgeving wordt het desalniettemin als adviespunt onder de aandacht van de gemeente gebracht. Geadviseerd wordt op de wegen Oorgat en Keetzijde een (optische) drempel toe te voegen om de snelheid van gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de sluis af te remmen. Ook wordt geadviseerd de doorsteek naast de trap (het sluipspoor dat door fatbikes wordt gebruikt) onmogelijk te maken. |

Het Ontwerp 2.0 zal ter informatie worden gedeeld met omwonenden en belanghebbenden en worden gepubliceerd op de website van het recreatieschap Twiske-Waterland.