VERENIGING OUD EDAM

Vereniging Oud Edam
Achterhaven 105
1135 XT Edam
telefoon: 0655-300364
e-mail: info@oud-edam.nl

Gemeente Edam-Volendam
t.a.v. alle leden van de Gemeenteraad

aan info@edam-volendam.nl
Griffie@edam-volendam.nl - t.a.v. gemeenteraad
CC College van B&W - bestuurssecretariaat@edam-volendam.nl
CC Recreatieschap Twiske-Waterland - MvBeugen@recreatienoordholland.nl
CC Provincie Noord-Holland – Commissie Bestuur - commissiebestuur@noord-holland.nl
CC Provincie Noord-Holland – Commissie Leefomgeving - commissieleefomgeving@noord-holland.nl

Betreft: zienswijze en bezwaarschrift Zeesluis Edam

Edam, 24 oktober 2025

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief verzoeken wij u om af te zien van de investering van € 100.000 als bijdrage (en daarmee instemming) om bij de Zeesluis Edam een nieuwe fietsverbinding aan te leggen.

Het college spreekt in zijn Raadsinformatiebrief van “herstel van de recreatieve verbinding”, maar het gaat hier niet over herstel van de bestaande verbinding, maar om een uitbreiding met een geheel nieuwe verbinding, een brug. De bestaande verbinding over de sluis wordt momenteel op eigen risico gebruikt door met name voetgangers. De nieuw aan te leggen brug zou moeten worden ingericht voor fietsen (aan de hand), rolstoelen, scootmobielen enz.

Samenvattend komt ons bezwaar hierop neer:
Voor de nieuwe verbinding wordt een Provinciaal Monument aangetast, zonder aangetoonde nut & noodzaak. Met de komst van een nieuwe brug wordt voor fietstoeristen de stimulans om Edam aan te doen verkleind.
Er is geen gedegen uitwerking van de kosten voor veiligheid en handhaving.
Er is sowieso onduidelijkheid over de verantwoordelijkheid van de brug waar het gaat over zaken als functioneren, bediening en veiligheid voor passanten.
De gemeente draait op voor de helft van de meerkosten. Die nu zijn nu begroot op nul, althans als kleine kans. En dat terwijl projecten vrijwel altijd duurder uitvallen.

Hieronder gaan wij hier dieper op in.

Achtergrond
Afgelopen voorjaar heeft Marieke van Beugen, projectleider van het Recreatieschap Twiske-Waterland (Recreatie Noord-Holland N.V.) contact gezocht met Vereniging Oud Edam over een beoogde fietsverbinding over de Zeesluis in Edam. Naar aanleiding van een ontmoeting op maandag 26 mei en een inloopbijeenkomst op woensdag 28 mei, heeft de Vereniging haar zienswijze ingediend

bij het recreatieschap. De Vereniging is om verschillende redenen tegen de aanleg van deze fietsverbinding en dus ook tegen de investering van de € 100.000 die daarmee gemoeid is.

Vereniging Oud Edam
Vereniging Oud Edam stelt zich volgens haar statuten onder meer ten doel het stedenschoon van Edam en omgeving te bewaren, te beschermen en waar mogelijk te vermeerderen. Dit alles in de meest ruime zin. De Zeesluis valt ook onder het beschermingsgebied van de Vereniging.

Daarnaast staat de Vereniging voor een authentieke en levendige binnenstad, waar mensen wonen, werken, winkelen en leuke dingen doen. Het is geen openluchtmuseum.

Punten van het bezwaar
Zoals wij ook in het participatietraject hebben aangegeven: wij hebben verschillende redenen om de plannen voor een fietsverbinding over de Zeesluis af te keuren. Om te beginnen zijn dat inhoudelijke redenen op het gebied van (1) monumentenbehoud, (2) het ontbreken van nut & noodzaak en (3) verkeer & veiligheid. Deze aspecten hebben wij behandeld in de oorspronkelijke zienswijze. Sommige aspecten zijn inmiddels aangepast in een herzien ontwerp.

Daarna komen onze bevindingen met betrekking tot het vervolgtraject aan de orde: (4) participatie en participatieverslag (concept en definitief), (5) het ontwerp 2.0, (6) de raadsinformatiebrief (RIB) en (7) financiële zaken. Deze punten laten zien dat er nog veel vraagtekens en onduidelijkheden zijn en dat het ook daarom onverantwoord is om een dergelijke investering te doen.

1. Aantasting monument
De Zeesluis is een Provinciaal Monument, een cultureel-historisch waterbouwkundig object en onderdeel van de Stelling van Amsterdam, dus UNESCO Werelderfgoed. De Zeesluis verbindt het Oorgat (een waterweg, ook onderdeel van het regionale waterbeheersysteem) met het Markermeer.

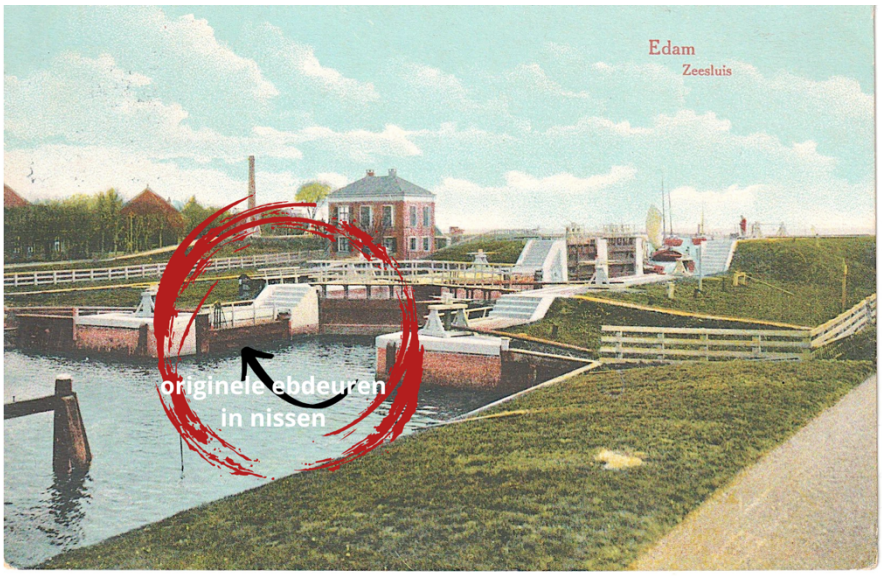
Om de fietsverbinding aan te leggen, moet het toegangspad vanaf het Oorgat (de straat) worden verlegd en wordt er een plateau aangelegd om de brug te kunnen betreden. Door het aanleggen van dit plateau zullen enkele oorspronkelijke traptreden van het sluiscomplex verdwijnen; zij worden a.h.w. opgeofferd aan een idee dat niets te maken heeft met de eigenlijke aard van het monument. Oftewel een wijziging van een Provinciaal Monument.

Een wijziging aan een monument is alleen toegestaan als die wijziging een toevoeging is, oftewel een toegevoegde waarde/ meerwaarde biedt aan het monument. Een toevoeging mag geen afbreuk doen aan het monument. De aanleg van deze fietsverbinding is geen waardevolle toevoeging aan het monument, maar doet er juist afbreuk aan. De traptreden zijn er niet voor de sier, maar hadden een functie en vertellen dat verhaal.

De fietsverbinding is gesitueerd op de plek van de inmiddels verdwenen ebdeuren - die door de aanleg van de Afsluitdijk hun functie verloren. Maar het is hier niet een kwestie van simpelweg een replica van de oorspronkelijke deuren terugplaatsen: het ontwerp van de fietsverbinding laat deuren zien die aanzienlijk hoger zijn dan de oorspronkelijke. Ook de breedte van 1.30 meter[1] is fors breder

[1] Inmiddels in een herzien ontwerp teruggebracht tot 1.20 meter.

dan de oorspronkelijke deuren. Een blik op de nis waarin de oorspronkelijke ebdeuren pasten, laat dat al zien.



Op deze afbeelding uit ca. 1914 (eigen collectie Vereniging Oud Edam) is aan de linkerkant een van de oorspronkelijke ebdeuren te zien: lager dan de ons bekende sluisdeuren die bovenaan het trappetje beginnen. Het trappetje heeft dus duidelijk een functie om bij de sluisdeuren te komen, die nu ook nog functioneel in gebruik zijn. De originele ebdeuren passen in de nis, dus waren ze ook minder breed dan de voorgestelde 1.30 meter van de fietsverbinding.

De nieuwe ‘ebdeuren’ zijn niet authentiek; bij onze ontmoetingen sprak de projectleider niet voor niets van “nepdeuren”. Deze nieuwe deuren die de fietsverbinding moeten gaan vormen, zijn een oneigenlijke toevoeging aan de eigenlijke functie van de sluis: waterkering. De fietsverbinding, die aanmerkelijk hoger en breder zou worden dan de oorspronkelijke ebdeuren, lijkt hiermee zelfs het primaire doel van de sluis te worden. Dat kan nooit de bedoeling zijn.

De sluis is primair een waterkering met de status van Provinciaal Monument. Onze visie is dat de Provincie moet staan voor de waarde die zij aan iets toekent, in dit geval een Provinciaal Monument. Het is verbazingwekkend dat de Provincie door instemming met dit plan het monumentale karakter van de sluis aantast.

Met de aanleg van deze fietsverbinding wordt, door de hoogte ervan, ook het zicht op het feitelijke monument (de Zeesluis) belemmerd.

2. Nut en noodzaak: Edam voorbij

Voor de Vereniging Oud Edam is een fietsverbinding via de Zeesluis een onnodige en een onnodig grote ingreep aan een monument om een functie te creëren waarvoor het monument niet bedoeld is, namelijk: het weghalen van bij het monument behorende traptreden om een fietsverbinding aan te leggen. Daarnaast moet het hekwerk worden veranderd en verplaatst.

Bovendien: het aanleggen van een fietsverbinding over de Zeesluis is vanuit toeristisch oogpunt een onbegrijpelijk idee.

Edam heeft geen baat bij deze fietsverbinding. Recreanten rijden met een dergelijke passage langs de stad in plaats van erdoorheen. En dat terwijl de gemeente een voorkeur heeft voor bezoekers met 'inhoud', die de sfeer opsnuiven en hopelijk wat besteden. Daar moet Edam het ook van hebben. Van individuele bezoekers, stelletjes en gezinnen die van de stad genieten. Die gaan naar de horeca, bezoeken de winkels, het Edams Museum of de Grote Kerk.

De Zeesluis is nooit een fietsroute geweest. Recreanten weten dat ze moeten 'omrijden'. Dat geldt op meer plaatsen in Nederland en ook in onze regio. Bij Monnickendam kun je ook niet continu langs het water fietsen. Als de gemeente een bordje plaatst met "brug over 500 meter" is dat helemaal duidelijk voor de fietsers.

Een fietsroute die langs de dijk voert en dan Edam in, doet recht aan de historische context van zowel dijk als sluis. Wie deze klassieke, bestaande route volgt, ziet de contouren van de oude Oosterpoort in het wegdek, de Joodse begraafplaats en het monument de Tochtgenoten. En waarschijnlijk rijden ze Edam dan wel verder in. Edam is een bezoek zeker waard!

3. Verkeer, veiligheid en doelgroepen
Zoals verwoord in de oorspronkelijke zienswijze, juni 2025, dus nog voor het aangepaste ontwerp:
De beoogde aansluiting op het Oorgat is in zijn huidige vorm levensgevaarlijk. Fietsers, denk ook aan kwetsbare fatbikes, moeten na de oversteek het voetpad langs het Oorgat kruisen, en sjezen vervolgens de rijbaan op. Daar is het onoverzichtelijk, na zonsondergang is het er aardedonker en er wordt hard gereden.

Hier zou je het pad moeten verleggen of obstakels inbouwen met 'zigzaghekjes' (fietssluizen), maar dat botst met de beoogde doelgroepen van scootmobielen, rollators, rolstoelen, bakfietsen, kinderwagens enz.

Ook bij de uitgang Keetzijde/ Broeckgouw kan met niet onbekommerd zijn weg vervolgen: er is geen voorziening getroffen om de fietsroute verder te vervolgen. 'Overstekers' moeten eerst naar rechts of links om elders de wijk in te kunnen. Het trappetje dat aansluit op het huidige pad blijft zoals het is. Dus voor de buurtbewoners aan de zuidzijde van de sluis zou de fietsverbinding helemaal geen verbetering opleveren, al helemaal niet voor gehandicapten of ouders met kinderen in een bakfiets.

De 'toegangswegen' naar de sluis, de Markermeerdijken, zijn niet op fietsers ingericht, maar veel meer op autoverkeer. Laat staan dat ze zijn ingericht op andere, meer kwetsbare doelgroepen zoals rolstoelen en scootmobielen – zo die er al rijden. Dat geldt ook voor de Keetzijde. Het is ook niet bekend of er bij deze doelgroep behoefte bestaat om over de sluis te rijden.

Kortom: gezien onze argumenten betreffende nut en noodzaak, verkeer en veiligheid, maar vooral de afbreuk die de beoogde fietsverbinding doet aan de Zeesluis als monument, ziet de Vereniging geen heil in deze fietsverbinding.

4a. Participatie - concept participatieverslag (augustus 2025)
Het doel van de participatie bleek achteraf niet om uiteenlopende meningen te verzamelen en die tegen elkaar af te wegen, maar o.a. om "stakeholders [te] informeren over het concept ontwerp".

Ook moest er draagvlak worden gecreëerd en “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”.

Er werd naar meningen en inzichten gevraagd, maar kennelijk was het niet de bedoeling om af te wijken van het idee van de fietsverbinding. Dat die er moest komen stond kennelijk al vast. Dit verhoudt zich slecht tot punt (I) van de participatiestrategie, namelijk dat er een “gedeelde wens” zou bestaan “om dit project alleen uit te voeren onder voorbehoud van draagvlak van omwonenden en belanghebbenden”. Dat draagvlak is er niet, zeker niet een breed draagvlak waarvan ook gesproken wordt, maar dat komt in het verslag niet naar voren.

Het verslag komt gekleurd over en lijkt te zijn bedoeld om de uitkomst van de participatie in een bepaalde richting te sturen. De transparantie en de stapsgewijze uitleg maken het weliswaar een helder leesbaar document, maar de ondertoon is echter: “het besluit staat al vast; alle neuzen moeten onze kant op” – waardoor het verslag geen neutraal ‘feitenrelaas’ of overzicht vormt.

Ook in de pers wordt gesuggereerd dat de beslissing al genomen is. Kennelijk is dat de conclusie die de media hebben getrokken uit de beschikbare informatie.

Zo wordt er gesuggereerd dat de participanten positief waren over de plannen, maar dat is niet het geval. Als voorzitter van Vereniging Oud Edam was ik bij de inloop vrijwel de hele tijd aanwezig – daar heb ik geen positieve meningen gehoord. Ook in de periode voor en na de inloop heb ik voornamelijk, zo niet uitsluitend mensen gesproken die tegen het plan zijn. Veelal om redenen die bij veel Edammers leven: het monument, nut & noodzaak en veiligheid in de breedste zin. Want behalve verkeersveiligheid, maken omwonenden zich ook zorgen over de sociale veiligheid.

In het rapport wordt over de Zeesluis gesproken in termen van recreatieve verbinding, terwijl de primaire functie nog altijd de waterkering is.

Bij de sectie vraag en antwoord is de zienswijze van Vereniging Oud Edam niet duidelijk terug te vinden. Bij het punt “aantasting monument” staat als antwoord o.a. “Voor de nieuwe brug wordt gebruik gemaakt van de bestaande voorzieningen van de oude ebdeuren, en de nieuwe brug is ontworpen met respect voor het monument. Er wordt niks afgebroken, alleen iets toegevoegd.” Dit antwoord verbaast ons: de brug is weliswaar ingetekend op de plek van de oorspronkelijke ebdeuren, maar is veel te groot voor die plek – dat is geen respect. Aantasting van het monument gaat in dit geval niet over afbreken, maar juist over de toevoeging: die is oneigenlijk en past niet in de oorspronkelijke maatvoering. Daarop wordt niet ingegaan.

Bij de vraag over nut en noodzaak worden nut en noodzaak nog steeds niet aangetoond. In de zienswijze van de Vereniging worden nut en noodzaak gekoppeld aan het via Edam omrijden (en dus de stad aandoen) tegenover het “Edam voorbijrijden” – een onwenselijke situatie. Het antwoord op dit punt wekt verbazing. Waarom moet de afdeling marketing van de gemeente opeens Edam gaan promoten? Wát gaan ze dan promoten? Op welke manier? Voor wie? En wie gaat dat betalen?

Ook uit het verslag: de fietsververbinding wordt niet opgenomen in het Fietsroutenetwerk. Daar zijn wij 100% voorstander van. Maar waarom moet die verbinding dan überhaupt aangelegd worden? Het argument ‘ononderbroken van Hoorn naar Amsterdam fietsen’ gaat sowieso niet op, want even verderop, bij Monnickendam, is er ook geen ononderbroken verbinding langs het water.

Participatie en veiligheid op straat
Wat betreft het punt veiligheid: veiligheid vormt uitdrukkelijk geen onderdeel van het project en wordt gemakshalve aan de gemeente overgelaten. En dat terwijl zaken als de gevreesde verkeersonveiligheid of overlast door hangjongeren op fatbikes (sociale onveiligheid) een directe consequentie kunnen zijn van dit project.

Participatie en veiligheid op de brug – verantwoordelijkheid en functioneren
In het Participatieverslag wordt niet ingegaan op een belangrijke kwestie (die ook elders niet is te vinden): die van verantwoordelijkheid en functioneren. Het is niet duidelijk wie de verbinding gaat bedienen. Zodra er een schip door de sluis gaat, zal ook de verbinding open moeten. Wie is daar verantwoordelijk voor? Hoe zit het dan met de veiligheid van de passanten?

4b. Participatie en participatieverslag definitief (oktober 2025)
Het concept participatieverslag is als Bijlage 3 bij de Raadsinformatiebrief op de website van de gemeente te lezen[2].
Na publicatie hiervan ontvingen wij op vrijdag 17 oktober 2025 per mail het definitieve participatieverslag (gedateerd 14 oktober 2025) en het ontwerp 2.0 (gedateerd 13 oktober 2025).

Het definitieve verslag borduurt voort op het concept en gaat eveneens uit van een voldongen feit, terwijl er nog vele vraagtekens bestaan. Ook deze versie behandelt de waterkering (een monument) als een bestaand voetpad dat omgezet (uitgebreid) moet worden naar een fietsverbinding.

Een aantal opmerkelijke zaken, die het proces niet helderder maken:

Gerichte participatie?
Nieuw onderdeel bij dit definitieve participatieverslag is de enquête onder de bewoners van de Broeckgouw. Mensen die veel verder van de Zeesluis wonen dan de mensen aan het Oorgat, die als naaste buren van de sluis immers veel meer directe overlast zullen ervaren.
Ook deze enquête is in onze optiek sturend. Alsof het huidige gebruik van de sluis een verworven recht is – maar het is nog altijd betreden op eigen risico. In de samenvatting (het verslag) wordt eraan voorbijgegaan dat het merendeel (31,3%) de sluis weliswaar wekelijks gebruikt, maar dan voornamelijk (68,4%) met wandelen als doel, dus niet fietsen. Als je vervolgens een ‘snoeptrommel’ met andere mogelijkheden aanbiedt, gaan de respondenten daar natuurlijk gretig op in.
Merkwaardig is dat iemand die vermoedelijk een collega van de projectleider is (haar mailadres stond bij de antwoorden) de enquête ook heeft ingevuld.
Deze mensen waren kennelijk niet aanwezig bij de inloop op 28 mei 2025. Of dat een foutje in het uitnodigingsbeleid is, is niet bekend. Voor de bijeenkomst op 28 mei was in eerste instantie een kleine selectie van de bewoners van het Oorgat uitgenodigd.

[2] https://edamvolendam.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/811ffecd-b555-4081-a7cb-1e3a6e1a3156

5. Ontwerp 2.0
In het kader van de 'verwerking van de resultaten' (§7) verwijst het definitieve participatieverslag ook voor wat betreft de Zeesluis als monument naar het ontwerp 2.0. Het spreekt van "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".

In het ontwerp is echter niets veranderd. De brug is weliswaar 10 cm smaller ontworpen, maar blijft een aantasting van het monument zoals hierboven besproken.

Op 28-08-2025 schrijft de projectleider in een mail dat het aangepaste ontwerp ook weer voorgelegd zal worden aan betrokkenen. Zij heeft het inderdaad gestuurd, maar zonder de optie om feedback te geven en er verder over door te praten.

Verder is er onduidelijkheid over veiligheidszaken, zoals fietssluizen ('zigzaghekjes)'. Als die voor scootmobielen, rolstoelen e.d. geschikt zijn, hoe krijg je dan de snelheid eruit van scooters, brommers, fatbikes en racefietsen? En waarom worden grotere scootmobielen uitgesloten? Daarmee maken gebruikers vaak tochtjes verder van huis.

6. Raadsinformatiebrief
Op 9 oktober jl. heeft het college van B&W de Raadsinformatiebrief over dit onderwerp gepubliceerd (dd. 30 september 2025). De brief wierp de nodige vraagtekens op. Zo lazen wij bijvoorbeeld deze merkwaardige gedachtegang:

"De huidige oversteek over de Zeesluis is slechts beperkt toegankelijk en onveilig. Herstel van de recreatieve verbinding vergroot de toegankelijkheid voor wandelaars en fietsers en sluit aan bij het bredere project Markermeerdijken. Met de recente nieuwe woonwijken binnen de gemeente krijgt de verbinding ook een functioneel karakter."
Op pagina 1 hebben wij al gewezen op het woord "herstel". De vragen die rijzen zijn: Welke woonwijken worden met deze verbinding met elkaar verbonden? Is er behoefte aan een directe verbinding tussen het boerenland van de Zeevang en de Broeckgouw?
Een van de oorspronkelijke redenen om een haalbaarheidsonderzoek naar deze fietsverbinding te doen was destijds (2023) het geplande woonzorgcentrum aan het Oorgat. Als dat er komt zullen de bewoners geen gebruik maken van de verbinding. De doelgroep is immers zeer zorgbehoevend.

Deze gedachtegang over de verbinding wordt afgesloten met een merkwaardige vorm van framing.

"Op dit moment is er een smalle, gladde loopplank over de sluis, alleen geschikt voor fitte wandelaars. Alternatieve routes zijn 1,7 km langer en deels onveilig".

Deze opmerking suggereert dat iedereen, dus ook de niet-recreant (denk aan bewoners) op het Oorgat, de Kettingbrug en Keetzijde (de omrijroute) momenteel structureel gevaar loopt. Dat is nogal iets. Als dat waar is, zou daar dan niet de prioriteit moeten liggen? Ook financieel? Dat zou een goede investering zijn. De Keetzijde is in 2024 onder handen genomen. Daar zou een term als "onveilig" niet moeten passen – nota bene in een brief van het college.

Nogmaals: de sluis is geen oversteekplaats maar een waterkering. Betreden is op eigen risico;

desnoods kan de sluiswachter besluiten de sluis af sluiten op gevaarlijke momenten.

"Er is geen sprake van snelverkeer. Fietsers dienen de fiets lopend over de brug mee te nemen". Wie garandeert dat? Als een scootmobiel kan passeren, gaat geen fietser lopen met de fiets aan de hand. Wie handhaaft dat 'fiets aan de hand'? En hoe? Wat kost die handhaving?

7. Financieel

Er wordt gevraagd om een investering van € 100.000, maar daar blijft het waarschijnlijk niet bij. Zoals wij al aangaven: de gemeente draait op voor de helft van de meerkosten. Die nu zijn nu begroot op nul, althans als kleine kans. En dat terwijl projecten vrijwel altijd duurder uitvallen.
Het aspect van veiligheid valt buiten het project, maar wordt helemaal neergelegd bij de gemeente Edam-Volendam. Daar komen ongetwijfeld ook weer meerkosten bij. Het gaat immers om verkeersveiligheid én sociale veiligheid.
En zo zijn er ook andere punten zoals: wanneer fietsers Edam niet meer aandoen, zijn er meerkosten voor marketing. Maar ook: wat zijn de kosten voor de bediening van de brug en voor handhaving?
Het is geen goed plan om € 100.000 toe te zeggen voor een plan dat nog zo veel onzekerheden kent.

Mocht u nog vragen hebben, dan vernemen wij dat graag. Uiteraard zijn wij te allen tijde bereid om met u in gesprek te gaan en onze visie mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
Namens het bestuur van Vereniging Oud Edam,



Leontien Rosier
Voorzitter.