Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rapport onderzoek mogelijkheden openstellen fiets- en wandelpad Afsluitdijk

Datum	31 januari 2022
Versie	1.0
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door Rijkswaterstaat

Informatie afsluitdijk@rws.nl

Datum 1 november 2022
Versie 1.0
Status Definitief

Versiebeheer

0.01	RWS	Basis document opstellen
0.02	RWS	Oplossingsrichtingen uitgewerkt
0.03	RWS	Rapport verder uitgewerkt n.a.v. sessie 22-11-2021
0.04	RWS	Rapport verder uitgewerkt n.a.v. sessie 13-12-2021
0.05	RWS	Rapport verder uitgewerkt n.a.v. review RWS
0.06	RWS	Opmerkingen op versie 0.05 verwerkt n.a.v. sessie 24-01-2022
0.07	RWS	Feitenrapport definitief gemaakt
1.0	RWS	Versie ter publicatie, persoonsgegevens en gespreksverslagen in bijlage verwijderd, hoofdrapport ongewijzigd ten opzichte van versie januari 2022

Inhoud

1 INLEIDING 5

2 ACHTERGROND 7

3 METHODIEK 8

4 BELANGEN 9

4.1 BELANGEN VAN RIJKSWATERSTAAT 9
4.2 BELANGEN VAN NTFU, FIETSPLATFORM EN FIETSERSBOND 9
4.3 BELANGEN VAN WANDELNET 9
4.4 BELANGEN VAN DE NIEUWE AFSLUITDIJK (O.A. VERVANGING EN RENOVATIE BRUGGEN KORNWERDERZAND, VMR) 9
4.5 BELANGEN VAN LEVVEL, AANNEMER VERSTERKING AFSLUITDIJK 10

5 RANDVOORWAARDEN 11

5.1 RANDVOORWAARDE VANUIT 1E BIJEENKOMST MET BETROKKENPARTIJEN 11
5.2 RANDVOORWAARDE ECOLOGIE 11

6 PLANNING WERKZAAMHEDEN PROJECT AFSLUITDIJK 12

7 OPLOSSINGSRICHTINGEN 14

7.1 OPLOSSINGSRICHTING 1: BUSVERBINDING 14
7.1.1 Variant 1.1: Gebruik huidige fietsbus 14
7.1.2 Variant 1.2: Huidige fietsbus en fietsen/wandelen tussen Monument en Breezanddijk 15
7.1.3 Variant 1.3: Tijdelijke bushaltes Waddenzeezijde 16
7.1.4 Variant 1.4: Tijdelijke bushaltes Waddenzeezijde en IJsselmeerzijde 17
7.1.5 Variant 1.5: Pendelbusjes over de bouwplaats met tijdelijke haltes Waddenzeezijde en IJsselmeerzijde 17
7.1.6 Variant 1.6: Pendelbusjes over de bouwplaats met tijdelijke haltes Waddenzeezijde 18
7.1.7 Variant 1.7: Buslijn 350 aanpassen 18
7.2 OPLOSSINGSRICHTING 2: VEERVERBINDING BIJ KORNWERDERZAND EN/OF DEN OEVER 19
7.2.1 Variant 2.1: Veerpont IJsselmeerzijde Kornwerderzand 19
7.2.2 Variant 2.2: Veerpont Waddenzijde Kornwerderzand 20
7.2.3 Variant 2.3: Veerpont IJsselmeerzijde Den Oever 20
7.2.4 Variant 2.4: Veerpont Waddenzeezijde Den Oever 21
7.3 OPLOSSINGSRICHTING 3: GEBRUIK A7 21
7.3.1 Variant 3.1: A7 afsluiten voor autoverkeer 22
7.3.2 Variant 3.2: Verkeersstops 22
7.3.3 Variant 3.3: Wisselstrook voor autoverkeer in spitsrichting 23
7.3.4 Variant 3.4: Brugdraaiingen 23
7.3.5 Variant 3.5: Verkeerslichten 23
7.4 OPLOSSINGSRICHTING 4: TIJDELIJKE BRUGGEN OVER DE SPUICOMPLEXEN 24
7.4.1 Variant 4.1: Tijdelijke brug plaatsen langs bestaande spuisluizen Kornwerderzand 24
7.4.2 Variant 4.2: Tijdelijke brug plaatsen langs bestaande spuisluizen Den Oever 25
7.4.3 Variant 4.3: Brug Waddenzeezijde Kornwerderzand 26
7.4.4 Variant 4.4: Brug IJsselmeerzijde Kornwerderzand 26
7.4.5 Variant 4.5: Brug Waddenzeezijde Den Oever 27
7.4.6 Variant 4.6: Brug IJsselmeerzijde Den Oever 28

7.5 OPLOSSINGSRICHTING 5: KABELBAAN/GONDEL OVER DE SPUICOMPLEXEN 28
7.6 BETERE VERBINDING TUSSEN DE WADDENEILANDEN OM EILAND TE HOPPEN 29

8 TOETSING OPLOSSINGSRICHTINGEN 30

8.1 TOETSING OPLOSSINGSRICHTINGEN AAN RANDVOORWAARDEN 30
8.2 AFGEVALLEN VARIANTEN VAN OPLOSSINGSRICHTINGEN 31
8.2.1 Variant 2.1: Veerpont IJsselmeerzijde Kornwerderzand 31
8.2.2 Variant 3.3: wisselstrook voor autoverkeer in spitsrichting 31
8.2.3 Variant 3.4: Brugdraaiingen 31
8.2.4 Variant 3.5: verkeerslichten 32
8.2.5 Variant 4.4: Brug IJsselmeerzijde Kornwerderzand 32
8.2.6 Variant 4.5: Brug Waddenzeezijde Den Oever 32
8.2.7 Variant 4.6: Brug IJsselmeerzijde Den Oever 32
8.2.8 Oplossingsrichting 5: Kabelbaan gondel over het water om spuisluizen te passeren 32

9 GEKOZEN VARIANTEN OM UIT TE WERKEN 33

10 UITWERKING OPLOSSINGSRICHTING VOOR FASE 1 35

10.1 IN STAND HOUDEN HUIDIGE FIETSBUS 35
10.2 HUIDIGE LIJNDIENST 350 VAN ARRIVA VERHOGEN VAN 1X PER UUR NAAR 2X PER UUR, MET BUSSEN DIE OOK FIETSERS KUNNEN VERVOEREN 35
10.3 A7 TIJDELIJK AFSLUITEN VOOR AUTOVERKEER 36
10.4 ALTERNATIEVE (FIETS)ROUTE FACILITEREN: VIA DE WADDENEILANDEN 'EILAND HOPPEN'. 36

11 UITWERKING OPLOSSINGSRICHTING VOOR FASE 2 37

11.1 INSTANT HOUDEN HUIDIGE FIETSBUS 37
11.2 HUIDIGE FIETSBUS MET TIJDELIJKE EXTRA BUSHALTES 37
11.3 PENDELBUSJES OM KNOOPPUNT TE PASSEREN. 38
11.4 VEERPONT AAN DE WADDENZEEZIJDE 38
11.5 HUIDIGE LIJNDIENST 350 VAN ARRIVA VERHOGEN VAN 1X PER UUR NAAR 2X PER UUR, MET BUSSEN DIE OOK FIETSERS KUNNEN VERVOEREN 39
11.6 ALTERNATIEVE (FIETS)ROUTE FACILITEREN, DOOR VIA DE WADDENEILANDEN TE 'EILAND HOPPEN'. 39

12 VERVOLG PROCES 40

BIJLAGE 1: DEFINITIES 41

BIJLAGE 2: UITWERKING OPLOSSINGSRICHTINGEN PER CRITERIUM 42

BIJLAGE 3: MEMO PROCESAANPAK OM OPTIES OPENSTELLING FIETSPAD NA 2021 TE VERKENNEN 43

1 Inleiding

Dit rapport is een feitenrapport over de openstelling van het fiets- en wandelpad op de Afsluitdijk. Dit rapport is in samenwerking met verschillende betrokken partijen opgesteld om te verkennen welke mogelijkheden er zijn om het fiets- en wandelpad op de Afsluitdijk komende jaren toegankelijk te maken voor fietsers en wandelaars.

Op moment van schrijven wordt volop gewerkt aan de versterking en renovatie van de Afsluitdijk. Binnen project Afsluitdijk wordt o.a. gewerkt aan de versterking van de dijk, het maken van de Vismigratierivier door de Afsluitdijk, het vernieuwen van alle huidige spuisluizen, het bouwen van nieuwe spuisluizen en pompgemalen bij Den Oever en het realiseren van twee keersluizen , zowel bij Den Oever als bij Kornwerderzand (zie ook Figuur 1).

Figuur 1: De Afsluitdijk en plaatsen op de Afsluitdijk.

Bij de start van project Afsluitdijk was het de bedoeling om in 2022 de werkzaamheden af te ronden, echter door vertraging in het project duren enkele van bovengenoemde werkzaamheden naar verwachting nog tot december 2025. Als gevolg van nieuwe inzichten in de werkzaamheden en vertraging in het project is het fiets- en wandelpad op de Afsluitdijk naar verwachting tot december 2025 niet volledig toegankelijk. Daarom moet ook het verkeersbesluit tot eind december 2025 opnieuw worden aangevraagd (verloopt eind maart 2022).

Zoals het nu lijkt, komen in de loop van de tijd (grote) delen van het fiets- en wandelpad beschikbaar. Echter blijft het een uitdaging om de toekomstige 'bottlenecks' te passeren, totdat de werkzaamheden volledig zijn afgerond (zie Figuur 2). Deze bottlenecks zijn:

- Aanleg nieuwe spuien en pompgemalen Den Oever (zie Figuur 3).
- Renovatie huidige spuien bij Den Oever en Kornwerderzand.

Figuur 2: Bottleneck locaties Den Oever en Kornwerderzand.

Figuur 3: Werkzaamheden nieuwe spuisluizen (links), werkzaamheden Nieuwe pompgemalen (rechts) en voorbereidende werkzaamheden bestaande spuisluizen o.a. verwijderen fietsbruggen (witte torens).

Project Afsluitdijk is daarnaast niet het enige project dat werkzaamheden op de Afsluitdijk gaat uitvoeren. Komende jaren worden nog verschillende andere projecten op en rondom de Afsluitdijk uitgevoerd, zoals: vernieuwing Vlietermonument, vervanging en renovatie bruggen Den Oever, vervanging en renovatie bruggen Kornwerderzand, aanleg Vismigratierivier (Waddenzeezijde en IJsselmeerzijde) en renovatie sluis Kornwerderzand. Deze werkzaamheden zorgen mogelijk ook voor hinder voor fietsers en wandelaars.

Dit feitenrapport onderbouwt de keuze van oplossingsvarianten voor het openstellen van het fiets- en wandelpad op de Afsluitdijk in de verschillende fases van de renovatie van de Afsluitdijk, om de Afsluitdijk in de toekomst veilig te kunnen blijven passeren.

Het feitenrapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 staat de achtergrond en het proces dat doorlopen is om te komen tot dit feitenrapport beschreven. In hoofdstuk 3 is de methodiek benoemd. Kaders voor dit feitenrapport staan in het hoofdstuk belangen (Hoofdstuk 4), randvoorwaarden (Hoofdstuk 5) en planning (Hoofdstuk 6). Hoofdstuk 7 en 8 geven de oplossingsrichtingen en de toetsing van de oplossingsrichtingen weer. In hoofdstuk 9 zijn de gekozen oplossingsrichtingen beschreven die in hoofdstuk 10 en 11 zijn uitgewerkt.

2 Achtergrond

Sinds april 2019 is het fiets- en wandelpad over de Afsluitdijk gedeeltelijk gesloten, waardoor er niet van Friesland naar Noord-Holland gefietst kan worden (en vice versa). Momenteel kan men enkel fietsen op het 'oude' fietspad van de Friese kust naar Kornwerderzand. Om de Afsluitdijk te kunnen blijven passeren rijdt er dagelijks tussen Den Oever en Kornwerderzand een fietsbus met ruimte voor circa 15 fietsen en 30 personen. Voor speciale voertuigen die niet in de fietsbus passen is een speciale regeling.

De afsluiting van het fiets- en wandelpad over de Afsluitdijk was nationaal nieuws op 1 april 2019. Vooral wielrenners zien hun rondje IJsselmeer de komende jaren niet gebeuren. Onder druk van o.a. de Tweede Kamer is in 2019 het fiets- en wandelpad op 4 dagen opengesteld. Ook heeft de Fietsersbond een rechtszaak aangespannen tegen het Verkeersbesluit. De rechter heeft Rijkswaterstaat/Minister I&W in het gelijk gesteld, waarmee o.a. is bevestigd dat de fietsbus een redelijk en veilig alternatief is om de fietsverbinding in stand te houden.

Het nieuws van 4 november 2020 over vertraging van de werkzaamheden bij project Afsluitdijk leidde tot veel reactie vanuit de belangengroepen. Zoals het er nu naar uitziet zijn de fietsbruggen over de spuicomplexen in Den Oever en Kornwerderzand gereed eind 2025. Pas dan is de nieuwe fietsverbinding, inclusief een nieuw fiets- en wandelpad aan de Waddenzeezijde, in zijn geheel gereed. In navolging van dit nieuws is door de Tweede Kamer een motie aangenomen die de regering verzoekt om te verkennen wat mogelijk is om fietsers en wandelaars over de Afsluitdijk te laten gaan in de jaren 2022, 2023 en 2024 (motie nr. 90 van Kamerlid Bromet bij de Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021).

Tevens loopt het Verkeersbesluit om het fiets- en wandelpad te mogen afsluiten tot en met maart 2022. Door het verloop van de werkzaamheden binnen project Afsluitdijk is het nog niet mogelijk om het fiets- en wandelpad (in zijn geheel) te openen/gebruiken en daarom dient het Verkeersbesluit verlengd te worden.

In de toekomst, na afronding van de nu voorziene projecten op de Afsluitdijk, is het mogelijk om over het 'oude' en het 'nieuwe' fiets- en wandelpad te fietsen en te wandelen. Het 'oude' fiets- en wandelpad ligt tussen de A7 en de kruin van de dijk in. Het 'nieuwe' fiets- en wandelpad ligt aan de Waddenzeezijde van de dijk.

3 Methodiek

Dit rapport geeft de mogelijkheden voor het openstellen van het fiets- en wandelpad op de Afsluitdijk weer. Gezamenlijk met de Fietsersbond, Wielersportbond NTFU (hierna NTFU), Landelijk Fietsplatform, Wandelnet, De Nieuwe Afsluitdijk (hierna DNA) en bouwconsortium Levvel worden deze mogelijkheden in beeld gebracht inclusief de voor- en nadelen. Het rapport is een feitenrapport en dient als achtergrond bij de Beslisnota aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De Minister maakt uiteindelijk een keuze hoe de fiets- en wandelverbinding er over de Afsluitdijk in de toekomst tijdens de werkzaamheden uit kan komen te zien. Het proces beoogt draagvlak, of in ieder geval begrip, te creëren voor het verlengen van het Verkeersbesluit bij de betrokken partijen.

Het proces bestaat uit vier bijeenkomsten die zijn begeleid door een onafhankelijke voorzitter. Van elk overleg zijn de besproken punten vastgelegd in een verslag. Dit verslag is vastgesteld door de betrokken partijen. Tijdens deze bijeenkomsten is gezocht naar verschillende oplossingen om de Afsluitdijk in de toekomst fietsend of wandelend te passeren, zolang er nog hinderende werkzaamheden zijn op de Afsluitdijk voor fietsers en/of wandelaars.

De eerste bijeenkomst was beeldvormend. Hier zijn de verschillende belangen benoemd, gezamenlijke randvoorwaarden opgesteld en eerste oplossingsrichtingen verkend. In de tweede bijeenkomst zijn oplossingen bedacht en in verschillende varianten verder in detail uitgewerkt. Tijdens de derde bijeenkomst zijn de oplossingsrichtingen beoordeeld en getoetst aan de mogelijk haalbaarheid en randvoorwaarden. Hieruit zijn enkele oplossingsrichtingen gekozen om in detail verder uit te werken en te onderzoeken. In de vierde bijeenkomst wordt dit feitrapport vastgesteld.

4 Belangen

Bij het opstellen van dit document zijn verschillende belangengroepen betrokken geweest. Om tot een goede keuze te komen in oplossingsrichting voor het openstellen van het fiets- en wandelpad, is het goed de belangen van de betrokken partijen te kennen. Hieronder zijn de belangen van de aanwezige belangengroepen uitgeschreven specifiek voor het openstellen van het fiets- en wandelpad van de Afsluitdijk.

4.1 Belangen van Rijkswaterstaat

- Zo min mogelijk hinder voor alle gebruikers van de dijk. Hierbij is het belangrijk dat iedereen veilig de dijk kan passeren gedurende de werkzaamheden.
- Veilig werken.
- Uitvoerende projecten zo ongehinderd mogelijk werkzaamheden laten uitvoeren.
- De dijk en objecten van de Afsluitdijk zo snel mogelijk laten voldoen aan de norm (1:10.000 jaar stormconditie).
- Water afvoeren van het IJsselmeer naar de Waddenzee.

4.2 Belangen van NTFU, Fietsplatform en Fietsersbond

- Zo veel mogelijk aaneengesloten kilometers fietspad beschikbaar van de Afsluitdijk.
- Zo snel mogelijk de volledige Afsluitdijk beschikbaar maken voor fietsers (o.a. i.v.m. rondje Zuiderzee en kustroute).
- Zo snel als het kan lange aaneengesloten stukken over de dijk kunnen fietsen.
- In de periode dat de dijk niet/slecht toegankelijk is:
    - Zo min mogelijk hinder van ondervinden.
    - Minimale wachttijd voordat je door kunt fietsen.
- Fijne wachtplek:
    - Interactief alternatief (bijvoorbeeld iets te zien of te lezen).
    - Beschutting.
- Veiligheid fietsers:
    - Afstappen en korte stukken lopen is bespreekbaar.
    - Ondergrond – niet te glad & geen gleuven, schoon, geen hobbels/hoogte verschillen.
    - Geschikt voor zwaardere fietsen (fietsers met fietstassen of elektrische fietsen).
- Goede communicatie over wat wanneer mogelijk is richting achterban.
    - Ook in meerdere talen i.v.m. toeristen.
- Houd rekening met piekmomenten: (lange) weekenden en vakantie maanden / zomer periode.
- Het fietspad wordt door fietsers voornamelijk gebruikt van Den Oever naar Friesland, dus vooral deze richting moet zoveel mogelijk beschikbaar zijn. En dan voornamelijk in de periode tussen mei tot en met oktober.

4.3 Belangen van Wandelnet

- Zo veel mogelijk kilometers over de dijk kunnen wandelen;
    - Flexibel of dit via de kruin van de dijk of via het wandelpad is.
- Afsluitdijk in twee etappes te bewandelen:
    - Etappe Kornwerderzand tot en met Breezanddijk.
    - Etappe Breezanddijk tot en met Den Oever.

4.4 Belangen van De Nieuwe Afsluitdijk (o.a. vervanging en renovatie bruggen Kornwerderzand, VMR)

- Zo snel mogelijk gehele dijk weer openstellen voor alle gebruikers.
- In verband met de aankomende vervanging en renovatie opgave bij de bruggen van Kornwerderzand (KWZ) zorgen dat de lange termijn oplossing ook toepasbaar is voor deze werkzaamheden.
- Veiligheid.

4.5 Belangen van Levvel, aannemer Versterking Afsluitdijk

- Veiligheid.
- Voorspelbaar (als het gaat om planningen halen).
- Zo snel mogelijk werkzaamheden afronden.
- Tevreden omgeving.
- Maximale financiële opbrengst op het project in het algemeen.

5 Randvoorwaarden

Tijdens het opstellen van dit rapport zijn verschillende gesprekken gevoerd met betrokken partijen en experts. Uit deze gesprekken zijn randvoorwaarden gekomen. Kosten zijn geen randvoorwaarden voor de oplossingsrichtingen. De kosten voor een oplossingsrichting worden wel in kaart gebracht. Het is aan de Minister om hier een besluit over te nemen.

5.1 Randvoorwaarde vanuit 1e bijeenkomst met betrokkenpartijen

De hieronder genoemde randvoorwaarden voor de oplossingsrichtingen zijn in de bijeenkomst van 29 oktober 2021 met alle betrokken stakeholders overeengekomen en worden hieronder weergegeven:

- Werkzaamheden op de Afsluitdijk zo min mogelijk hinderen, zodat werkzaamheden zo snel mogelijk worden afgerond.
- Veilig voor iedereen (fietsers, wandelaars, uitvoerders, weggebruikers, etc.).
- Passeren van de Afsluitdijk. Hierbij is het wenselijk om zo veel mogelijk kilometers dijk beschikbaar te hebben voor wandelaars en fietsers.
- Oplossing moet technisch uitvoerbaar zijn.
- Oplossing moet vergunbaar zijn.

5.2 Randvoorwaarde ecologie

Onderstaande randvoorwaarden komen voort uit een gesprek met een ecoloog:

- Oplossingsrichtingen zo dicht mogelijk bij fietspad of snelweg realiseren.
- Zo min mogelijk verstoring van flora en fauna.

6 Planning werkzaamheden project Afsluitdijk

Komende jaren wordt op verschillende plekken aan de Afsluitdijk gewerkt. Levvel heeft de meest recente planning in de bijeenkomst van 29 oktober 2021 getoond. Op basis van deze planning zijn verschillende tijdsperiodes genoemd, exacte datums zijn nog niet te koppelen en zijn afhankelijk van de verschillende planningen van de werkzaamheden op de dijk, zowel van Levvel – werkzaamheden aan onder andere de dijk, de keersluis en de spuien, DNA – werkzaamheden aan de Vismigratierivier en de bruggen bij Kornwerderzand, als RWS – werkzaamheden aan de bruggen bij Den Oever en het Vlietermonument.

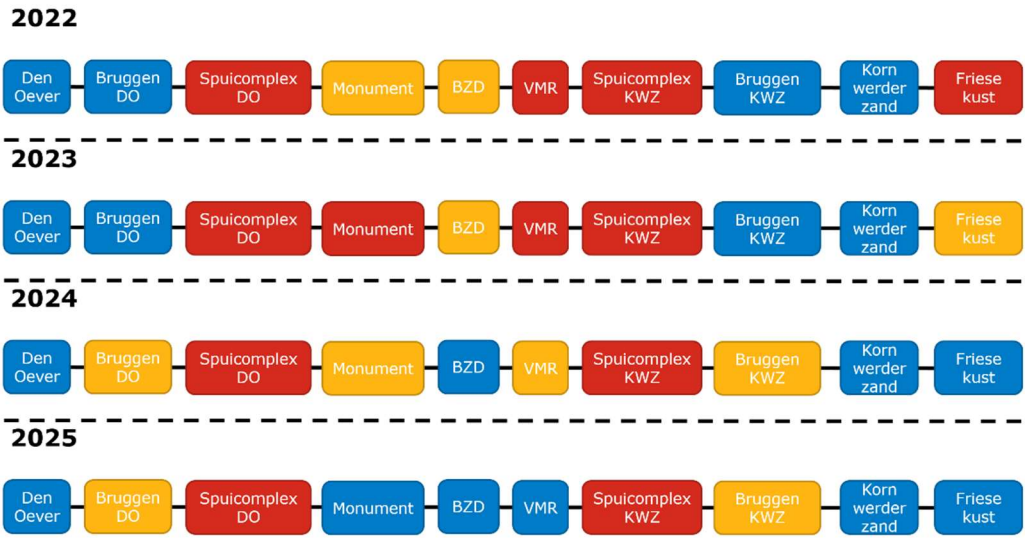
Hieronder zijn de eerste conclusies over de planning in relatie tot de openstelling van het fiets- en wandelpad genoemd, welke is afgestemd in de bijeenkomst van 29 oktober 2021 (zie ook Figuur 4)[1]:
Fase 1:

- Heden tot en met Q2 2023:Het fiets- en wandelpad of delen van het fiets- en wandelpad zijn niet permanent beschikbaar omdat er nog overal gewerkt wordt op de Afsluitdijk, zoals aan de dijk en de spuien. Hier kan mogelijk alleen iets tijdelijks gecreëerd worden, zoals één of meerdere dagen een veilige fietsverbinding realiseren.
- Q3 en Q4 2023: Het grootste deel van het fiets- en wandelpad is permanent beschikbaar, maar er zijn een aantal knooppunten waar nog gewerkt wordt: de spuicomplexen in Den Oever en Kornwerderzand, de Vismigratierivier, het Monument en bij Breezanddijk. De uitdaging is om deze knooppunten veilig te passeren.

Fase 2:

- Vanaf 2024 tot en met einde werkzaamheden: Het grootste deel van het fiets- en wandelpad is permanent beschikbaar, maar er wordt dan gewerkt op de spuicomplexen in Den Oever en Kornwerderzand. Mogelijk wordt ook gewerkt op de bruggen bij Kornwerderzand en Den Oever. De uitdaging is om deze knooppunten te passeren.

[1] *Uiteraard streven Levvel, DNA en Rijkswaterstaat ernaar om deze planning te halen, maar bovenstaande is geen garantie en kan dus nog veranderen.*



Figuur 4: Globale tijdslijn van werkzaamheden op de Afsluitdijk.

7 Oplossingsrichtingen

In de bijeenkomsten met de belanghebbenden zijn zes verschillende oplossingsrichtingen benoemd, met een focus op het passeren van de hinderknooppunten. De genoemde oplossingsrichtingen zijn:

1. Busverbinding
2. Veerverbinding bij Kornwerderzand en/of Den Oever
3. Gebruik huidige rijbanen (om fietsers en wandelaars over/ langs de bouwterreinen te laten passeren)
4. Tijdelijke bruggen om de spuicomplexen te passeren
5. Kabelbaan/gondel om de spuicomplexen te passeren
6. Betere verbinding tussen de Waddeneilanden om eiland te hoppen

Sommige oplossingsrichtingen hebben verschillende opties en zijn daarom in varianten uitwerkt. De verschillende oplossingsrichtingen en varianten zijn in dit hoofdstuk verder toegelicht.

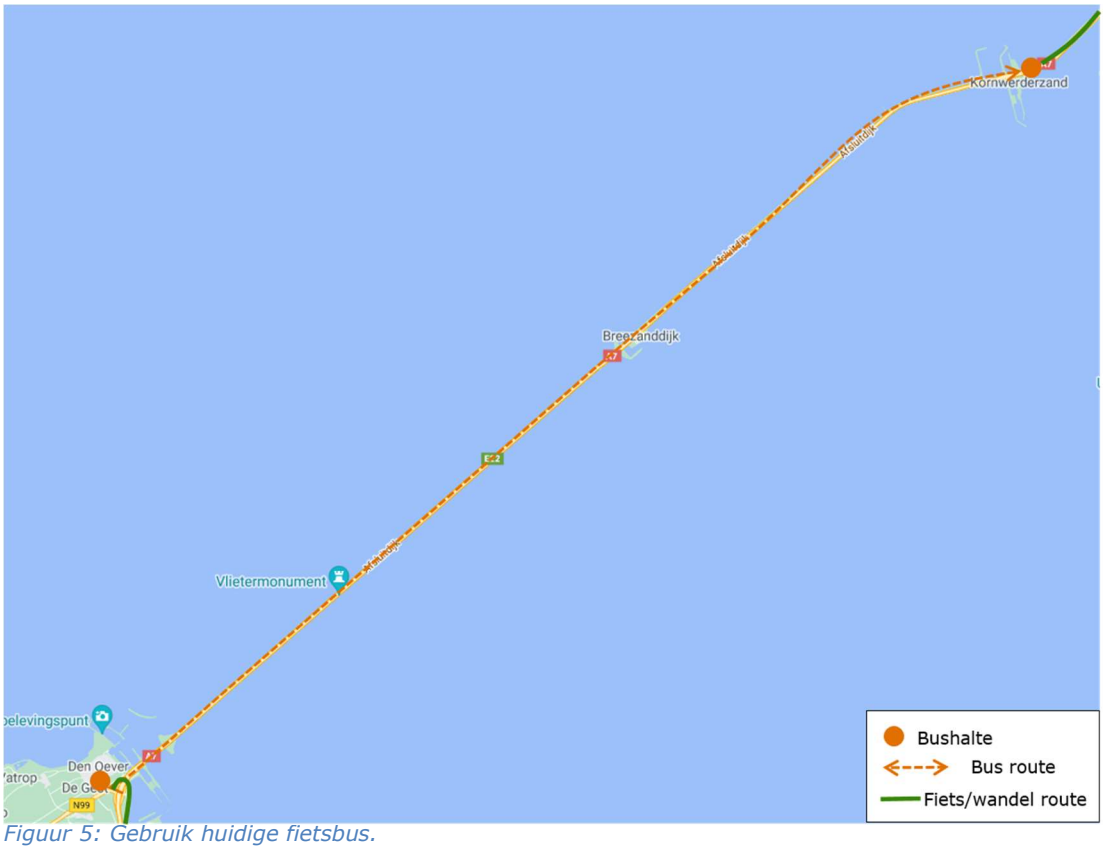
7.1 Oplossingsrichting 1: busverbinding

Binnen deze oplossingsrichting wordt gebruik gemaakt van een continue fietsbusverbinding tussen Den Oever en Breezanddijk.

7.1.1 Variant 1.1: Gebruik huidige fietsbus

Gebruik van de huidige fietsbus over de volledige dijk, met haltes bij busstation Den Oever, Monument, Breezanddijk en AWC Kornwerderzand. Fietsers/ voetgangers kunnen gebruik maken van een fietsbus om de Afsluitdijk te passeren. Eventueel kan men in-/ uitstappen bij het Monument en Breezanddijk. In deze variant is geen fiets- en wandelpad beschikbaar. De frequentie is gelijk aan de huidige fietsbus namelijk:

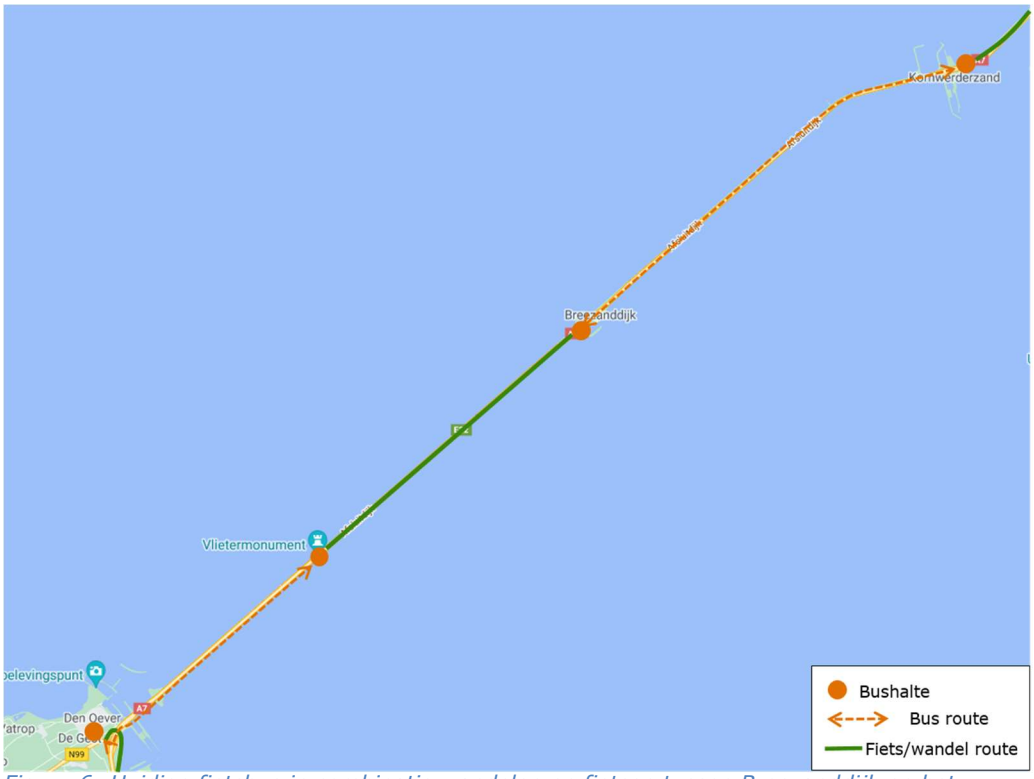
- Frequentie zomer: busdienst 1x per 60 minuten, met in juli en augustus een extra fietsbus stand-by om piekdrukte op te vangen.
- Frequentie winter: busdienst 1x per 75 minuten.



Figuur 5: Gebruik huidige fietsbus.

7.1.2 Variant 1.2: Huidige fietsbus en fietsen/wandelen tussen Monument en Breezanddijk

Gebruik van de huidige fietsbus over de volledige dijk, met haltes bij busstation Den Oever, Monument, Breezanddijk en AWC Kornwerderzand. In deze variant hebben fietsers/ voetgangers de mogelijkheid om het stuk tussen het Monument en Breezanddijk wel af te leggen per voet/ fiets en vervolgens een volgende (fiets)bus te pakken.



Figuur 6: Huidige fietsbus in combinatie wandelen en fietsen tussen Breezanddijk en het Vlietermonument.

7.1.3 Variant 1.3: Tijdelijke bushaltes Waddenzeezijde

Binnen deze variant wordt gebruik gemaakt van de huidige fietsbus, met twee extra uitstapmogelijkheden aan de Waddenzeezijde. Hierdoor is op de Afsluitdijk te fietsen in de richting van Friesland naar Noord-Holland.

Ten oosten van de spuisluizen Den Oever en ten westen van de spuisluizen Kornwerderzand wordt een tijdelijke bushalte gerealiseerd langs de A7 aan de Waddenzeezijde. Hierdoor kunnen fietsers en voetgangers in de richting Noord-Holland het volledige stuk over de dijk lopen of fietsen met uitzondering van de spuisluizen.

Figuur 7: Variant extra tijdelijke bushaltes aan Waddenzeezijde.

7.1.4 Variant 1.4: Tijdelijke bushaltes Waddenzeezijde en IJsselmeerzijde Binnen deze variant wordt gebruik gemaakt van de huidige fietsbus, met vier extra uitstap mogelijkheden: twee tijdelijke bushaltes aan de Waddenzeezijde en twee tijdelijke bushaltes aan de IJsselmeerzijde. Hierdoor is de op Afsluitdijk in beide richtingen te fietsen en te wandelen.

Door middel van twee loopbruggen over de A7 (met voorzieningen om fietsen over de brug te krijgen) kunnen fietsers en voetgangers aan de Waddenzeezijde komen om daar te fietsen en te wandelen.

Figuur 8: Variant extra tijdelijke bushaltes aan Waddenzeezijde en IJsselmeerzijde.

Een variatie op deze variant is drie tijdelijke bushaltes plaatsen, twee aan de Waddenzeezijde en één aan de IJsselmeerzijde bij spuicomplex Kornwerderzand. Fietsers van Friesland naar Noord-Holland kunnen dan fietsen tussen beide spuicomplexen. Fietsers van Noord-Holland naar Friesland kunnen dan fietsen van het Monument tot spuicomplex Kornwerderzand, en via de looproute langs het doorlaat Vismigratierivier de bushalte IJsselmeerzijde bereiken.

7.1.5 Variant 1.5: Pendelbusjes over de bouwplaats met tijdelijke haltes Waddenzeezijde en IJsselmeerzijde
In deze variant wordt gebruik gemaakt van pendelbusjes die over de bouwplaats van Levvel rijden, zodat fietsers en wandelaars de spuisluizen kunnen passeren. Op de rest van de Afsluitdijk kunnen zij gebruik maken van het fiets- en wandelpad.

In plaats van de (huidige) fietsbus worden in deze variant (kleinere) busjes gebruikt om de spuisluizen te passeren (zowel in Den Oever als in Kornwerderzand). Hier kunnen fietsers/voetgangers uitstappen en via het fiets- en voetpad hun weg over de Afsluitdijk vervolgen. Als het werkvak van Levvel aan de zuidkant ligt moet hier een loopbrug komen over de A7 heen om van en naar de IJsselmeerzijde te komen.

Figuur 9: Variant pendelbusjes met tijdelijke haltes Waddenzee- en IJsselmeerzijde.

7.1.6 Variant 1.6: Pendelbusjes over de bouwplaats met tijdelijke haltes Waddenzeezijde

Het betreft hier variant 1.5 zonder tijdelijke bushaltes aan de IJsselmeerzijde en zonder bruggen over de A7. In het geval dat het werkterrein zich van Levvel aan de IJsselmeerkant bevindt, rijden de pendelbusjes om via Breezanddijk. De duur van de pendeldienst is dan langer ten opzichte van variant 1.5 en de frequentie van de pendeldienst gaat hiermee omlaag. De (huidige) fietsbus komt in deze variant te vervallen.

Figuur 10: Variant pendelbusjes met tijdelijke haltes Waddenzeezijde.

Mogelijk alternatief op deze variant is om de pendelbussen niet over de bouwplaatsen te laten passeren, maar gebruik te laten maken van de A7 waar het reguliere verkeer ook rijdt.

7.1.7 Variant 1.7: Buslijn 350 aanpassen

De huidige fietsbus wordt opgeheven en het geld wordt gestoken in het verhogen van de frequente van lijn 350 (Alkmaar – Leeuwarden en vice versa). Deze bus rijdt dan 2x per uur.

De huidige bussen (1x fietsbus en 1x normale bus) op dit traject worden vervangen door bussen die standaard ruimte bieden aan (veel) fietsers. Het verhogen van de frequentie is voor zowel reizigers van de reguliere lijn als die van de fietsbus gunstig, omdat zowel reizigers als fietsers/wandelaars dan 2x per uur een bus hebben in beide richtingen.

Aanvullend hierop kan variant 1.4 ook toegepast worden, met tijdelijke bushaltes aan zowel IJsselmeerzijde als Waddenzeezijde. Door middel van twee loopbruggen over de A7 (met voorzieningen om fietsen ook over de brug te krijgen) kunnen fietsers en voetgangers aan de Waddenzeezijde komen om daar te fietsen en te wandelen (zie ook Figuur 8).

7.2 Oplossingsrichting 2: Veerverbinding bij Kornwerderzand en/of Den Oever

Op nader te bepalen locaties worden aanlegplaatsen gerealiseerd aan de west- en oostzijde van de spuisluizen in Den Oever en Kornwerderzand. Fietsers/ voetgangers kunnen hier de spuisluizen passeren door middel van een veerpont(je) en de rest van de tocht gebruik maken van het fiets- en wandelpad op de Afsluitdijk. De fietsbus vervalt in deze varianten in de zomer, maar in het winterseizoen blijft de fietsbus nog wel rijden (zonder uitstapmogelijkheden). De varianten zijn uitgeschreven per locatie. Een oplossingsrichting bestaat uit een combinatie van één van de varianten bij Den Oever en één van de varianten bij Kornwerderzand.

Randvoorwaarden bij de varianten van de ponten zijn:
- Er kan niet gevaren worden tijdens het spuien;
- Boven windkracht 4 of met bepaald golfhoogtes kan er niet langer gevaren worden;
- Er wordt niet gevaren van 19 oktober tot eind maart.

7.2.1 Variant 2.1: Veerpont IJsselmeerzijde Kornwerderzand

Deze pont kent aan de westkant ter hoogte van de ontwikkeling van de vismigratierivier een vertrekpunt en aan de oostkant ter hoogte van het AWC. De route bedraagt ongeveer 2,8 kilometer. Bij de Vismigratierivier dient een loopbrug met fietsvoorzieningen gerealiseerd te worden over de A7 of door het doorlaatmiddel van de Vismigratierivier als dit mogelijk is. Men moet hier namelijk vanaf de veerboot naar het doorlaatmiddel over een werkterrein van de provincie die de vismigratie aangelegd.

Figuur 11: Mogelijk vaarroute veerpont Kornwerderzand IJsselmeerzijde.

7.2.2 Variant 2.2: Veerpont Waddenzijde Kornwerderzand

Deze pont kent aan de westkant ter hoogte van de ontwikkeling van de vismigratierivier een vertrekpunt en aan de oostkant ter hoogte van het huidige werkterrein van Levvel. De route bedraagt ongeveer 1,8 kilometer.

Figuur 12: Mogelijke vaarroute veerpont Waddenzeezijde.

7.2.3 Variant 2.3: Veerpont IJsselmeerzijde Den Oever

Deze pont kent aan de westkant ter hoogte van het KNMR reddingsstation een vertrekpunt en aan de oostkant ter hoogte van het bouwterrein van Levvel op de Robbenplaat-Zuid. De route bedraagt ongeveer 2,7 kilometer. Bij de Robbenplaat-Zuid dient een loopbrug met fietsvoorzieningen gerealiseerd te worden over de A7.

Figuur 13: Mogelijk vaarroute veerpont Den Oever IJsselmeerzijde.

7.2.4 Variant 2.4: Veerpont Waddenzeezijde Den Oever

Deze pont kent aan de westkant ter hoogte van de het havenkantoor een vertrekpunt en aan de oostkant ter hoogte van Robbenplaat-Noord. De route bedraagt ongeveer 1,2 kilometer.

Figuur 14: Mogelijk vaarroute veerpont Den Oever Waddenzeezijde.

7.3 Oplossingsrichting 3: Gebruik A7

De A7 wordt (deels) (tijdelijk) vrijgemaakt voor autoverkeer, zodat hier ruimte ontstaat voor fietsers en voetgangers.

7.3.1 Variant 3.1: A7 afsluiten voor autoverkeer

Op enkele dagen/dagdelen per jaar wordt de A7 afgesloten voor autoverkeer om zo ruimte te maken voor fietsers en voetgangers. Het autoverkeer wordt omgeleid via Flevoland en Amsterdam.

Figuur 15: Variant afsluiting afsluitdijk voor autoverkeer.

7.3.2 Variant 3.2: Verkeersstops

Op enkele dagen wordt door middel van verkeersstops van 15 minuten het autoverkeer stilgezet om fietsers en voetgangers de spuisluizen te kunnen laten passeren. Na de spuisluizen gaan ze terug naar het fiets- en wandelpad en lopen/ fietsen naar de andere zijde van de Afsluitdijk.

Weginspecteurs van Rijkswaterstaat zetten op bepaalde dagen op het hele uur het autoverkeer ter hoogte van de spuisluizen stil om fietsers en wandelaars de gelegenheid te geven om de spuisluizen via de rijbaan te passeren. Verkeersregelaars zorgen ervoor dat de fietsers na de spuisluizen terug naar hun eigen “rijbaan” gaan en het autoverkeer weer veilig kan passeren.

Figuur 16: Variant tijdelijke verkeerstops bij spuimiddelen.

7.3.3 Variant 3.3: Wisselstrook voor autoverkeer in spitsrichting

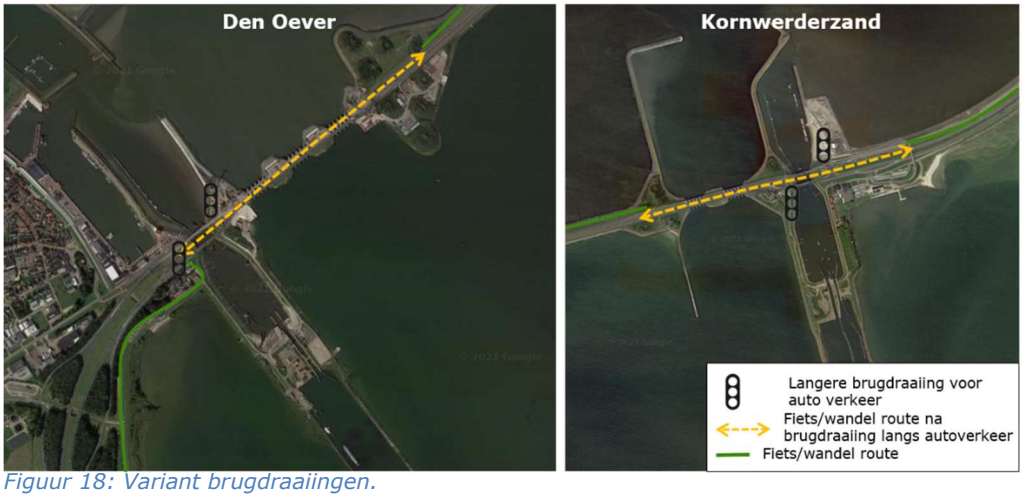
Het autoverkeer van de A7 wordt ter hoogte van de spuisluizen op één rijstrook gezet (op rustige momenten). Het verkeer op de A7 rijdt dan om en om over de rijstrook voor het autoverkeer door middel van verkeerslichten. De andere rijstrook wordt met een fysieke afscheiding gebruikt voor auto- en fietsverkeer.

Figuur 17: Variant wisselstrook.

7.3.4 Variant 3.4: Brugdraaiingen

In deze variant wordt gebruik gemaakt van brugdraaiingen van de bruggen bij Den Oever en Kornwerderzand om fietsers en wandelaars te laten passeren. Bij brugopening krijgen fietsers eerst de mogelijkheid om het knooppunt te passeren over de weg en dan pas autoverkeer te laten rijden.

Op het moment dat de bruggen terugdraaien, worden de slagbomen voor autoverkeer omlaag gelaten. Fietsers en voetgangers kunnen dan over de lege rijstrook naar de andere zijde van de spuimiddelen komen en andersom.



Figuur 18: Variant brugdraaiingen.

7.3.5 Variant 3.5: Verkeerslichten

In deze variant wordt gebruik gemaakt van verkeerslichten om fietsers en wandelaars over de A7 te laten oversteken. Deze variant komt in plaats van een fietsbrug zoals in eerdere varianten beschreven. Het gebruik van verkeerslichten kan op drie manieren worden toegepast:

1. Bij elke aanvraag fietser/voetganger groen geven.
2. Alleen groen voor fietser/voetganger bij brugdraaiing.

3. Om doorstroming autoverkeer minimaal te belemmeren, 1x per uur groen geven voor fietser/voetganger.

Figuur 19: Variant verkeerlichtingen bij de spuimiddelen.

7.4 Oplossingsrichting 4: Tijdelijke bruggen over de spuicomplexen

Doordat de bruggen over de spuicomplexen zijn verwijderd, kunnen fietsers/ voetgangers niet op de rest van de Afsluitdijk komen. De definitieve bruggen komen naar alle waarschijnlijkheid niet voor 2025 terug, terwijl op een bepaald moment de werkzaamheden langs het fiets- en wandelpad wel klaar zijn.

7.4.1 Variant 4.1: Tijdelijke brug plaatsen langs bestaande spuisluizen Kornwerderzand

Bruggen kunnen alleen teruggeplaatst worden wanneer niet aan de spuicomplexen van Kornwerderzand gewerkt wordt. Door het plaatsen van tijdelijke bruggen - voor als niet gewerkt wordt aan bestaand spuimiddel - kunnen fietsers/voetgangers Kornwerderzand passeren. Indien er wel gewerkt wordt aan de bestaande spuisluizen, moeten de fietsbruggen weer verwijderd worden en zou teruggevallen moeten worden op één van de andere varianten.

Figuur 20: Tijdelijke fietsbruggen langs de spuisluizen Kornwerderzand.

7.4.2 Variant 4.2: Tijdelijke brug plaatsen langs bestaande spuisluizen Den Oever

Bruggen kunnen alleen teruggeplaatst worden wanneer niet aan de bestaande spuisluizen van Den Oever gewerkt wordt. Na realisatie van de nieuwe spuisluizen en eventueel tot de werkzaamheden aan de bestaande spuimiddelen nog niet gestart zijn, kan van deze variant gebruik worden gemaakt.

Figuur 21: Tijdelijke fietsbruggen langs de spuisluizen Den Oever

Bij varianten 4.3 tot en met 4.6 is de brug niet gepositioneerd op de ‘oude’ locatie (langs de bestaande spuisluizen), maar op enige afstand van de spuisluizen. Het uitgangspunt bij onderstaande varianten is dat de bruggen de reguliere vaarroute, vaarroute van de Waddenzee naar het IJsselmeer, niet kruizen. Als dit wel het geval is, moeten de bruggen óf een doorvaarthoogte hebben van minimaal 40 meter óf een mogelijkheid hebben tot openen. Bij het kunnen openen, betekent dit ook
(nieuwe) wachtplaatsen voor schepen aanleggen.

7.4.3 Variant 4.3: Brug Waddenzeezijde Kornwerderzand

Er wordt een brug aangelegd ten noorden van de spuisluizen Kornwerderzand, hoog genoeg voor werkschepen of met een openingsmogelijkheid.

Figuur 22: Brug waddenzeezijde Kornwerderzand.

7.4.4 Variant 4.4: Brug IJsselmeerzijde Kornwerderzand

Er wordt een brug aangelegd ten zuiden van de spuisluizen Kornwerderzand, hoog genoeg voor werkschepen. Het is nog onbekend hoe deze tijdelijke brug veilig te bereiken is, omdat de fiets- en wandelpaden aan de noordkant liggen.

Figuur 23: Variant brug IJsselmeerzijde Kornwerderzand.

7.4.5 Variant 4.5: Brug Waddenzeezijde Den Oever

Er wordt een brug aangelegd ten noorden van de spuisluizen Den Oever, hoog genoeg voor werkschepen. Het is nog onbekend hoe deze tijdelijke brug veilig te bereiken is qua veilige toegangsweg, omdat er gewerkt wordt aan nieuwe spuisluizen.

Figuur 24: Brug Waddenzeezijde Den Oever.

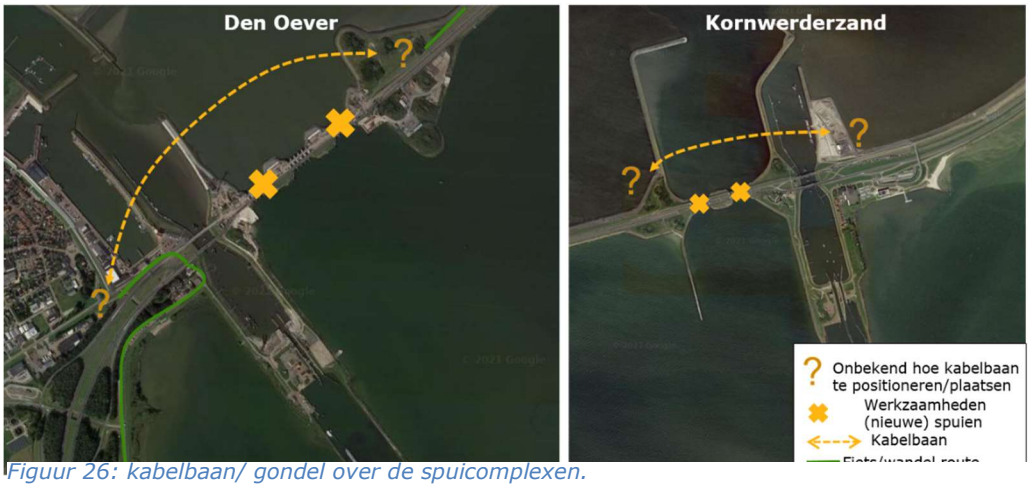
7.4.6 Variant 4.6: Brug IJsselmeerzijde Den Oever

Er wordt een brug aangelegd ten zuiden van de spuisluizen Den Oever hoog genoeg voor werkschepen. Het is nog onbekend hoe deze tijdelijke brug veilig te bereiken is, omdat de fiets- en wandelpaden aan de noordkant liggen.

Figuur 25: Brug IJsselmeerzijde Den Oever.

7.5 Oplossingsrichting 5: Kabelbaan/gondel over de spuicomplexen

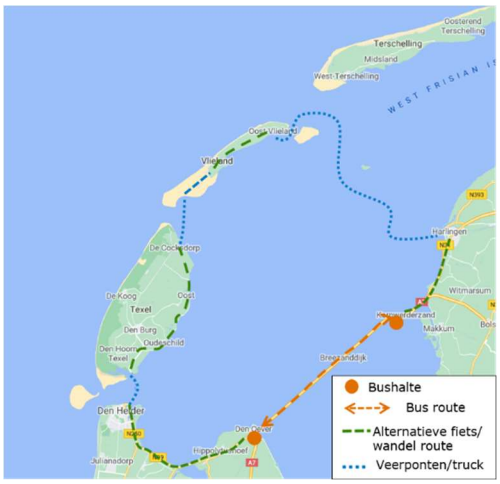
Met een kabelbaan/ gondel worden voetgangers en fietsers langs de spuicomplexen vervoerd, waarbij men aan de oostzijde van de spuisluizen Den Oever en aan de westzijde van de spuisluizen Kornwerderzand de weg kan vervolgen. De kabelbaan kan of over het werkterrein lopen of wat verder bij de Afsluitdijk vandaan over het water.



Figuur 26: kabelbaan/ gondel over de spuicomplexen.

7.6 Betere verbinding tussen de Waddeneilanden om eiland te hoppen

In deze variant wordt er gekeken of de huidige veerdienst tussen Vlieland en Texel frequenter ingezet kan worden, zodat (tour)fietsers en wandelaars gebruik kunnen maken van dit alternatief.



Figuur 27: Eilandhoppen via Waddeneilanden.

8 Toetsing oplossingsrichtingen

8.1 Toetsing oplossingsrichtingen aan randvoorwaarden

De verschillende oplossingen zijn eerst getoetst aan de gezamenlijk geformuleerde randvoorwaarden. De randvoorwaarden zijn omgeschreven naar criteria en de varianten zijn per criterium uitgewerkt (Bijlage 2 – Uitwerking oplossingsrichtingen per criterium).

Onderstaande tabel (Tabel 1) is een samenvatting van de oplossingsrichting getoetst aan de randvoorwaarden.

Tabel 1: Toetsing randvoorwaarde aan oplossingsrichtingen

Oplossingsrichting (variant)	Variant	Voldoet aan randvoorwaarden
1	**Busverbinding**	
1.1	Gebruik fietsbus	Ja
1.2	Fietsbus en fietsen/wandelen tussen Monument – Breezanddijk	Ja
1.3	Tijdelijke bushaltes Waddenzeezijde	Ja
1.4	Tijdelijke bushaltes Waddenzeezijde en IJsselmeerzijde	Ja
1.5	Pendelbusjes over de bouwplaats met tijdelijke haltes Waddenzeezijde en IJsselmeerzijde	Ja
1.6	Pendelbusjes over de bouwplaats met tijdelijke haltes Waddenzeezijde	Ja
1.7	Buslijn 350 aanpassen en tijdelijke bushaltes Waddenzeezijde en IJsselmeerzijde	Ja
2	**Veerverbinding bij Kornwerderzand en/of Den Oever**	
2.1	Veerpont IJsselmeerzijde Kornwerderzand	Nee
2.2	Veerpont Waddenzeezijde Kornwerderzand	Ja
2.3	Veerpont IJsselmeerzijde Den Oever	Ja
2.4	Veerpont Waddenzeezijde Den Oever	Ja
3	**Gebruik A7**	
3.1	A7 afgesloten voor autoverkeer	Ja
3.2	Verkeersstops	Ja
3.3	Wisselstrook voor autoverkeer in spitsrichting	Nee
3.4	Brugdraaiingen	Nee
3.5	Verkeerslichten	Nee
4	**Tijdelijke bruggen bij spuisluizen**	
4.1	Tijdelijke brug plaatsen langs bestaande spuisluizen Kornwerderzand	Ja
4.2	Tijdelijke brug plaatsen langs bestaande spuisluizen Den Oever	Ja
4.3	Brug Waddenzeezijde Kornwerderzand	Ja
4.4	Brug IJsselmeerzijde Kornwerderzand	Nee

4.5	Brug Waddenzeezijde Den Oever	Nee
4.6	Brug IJsselmeerzijde Den Oever	Nee
5	**Kabelbaan/gondel om de spuisluizen te passeren**	Nee
6	**Betere verbinding tussen de Waddeneilanden om eiland te hoppen**	Ja

8.2 Afgevallen varianten van oplossingsrichtingen

Voordat varianten zijn uitgewerkt met scores, zijn deze eerst getoetst aan de randvoorwaarden. Hieronder zijn varianten beschreven die niet voldoen aan één of meerdere randvoorwaarden (zie ook Hoofdstuk 5). Hieronder is beschreven waarom de variant is afgevallen.

8.2.1 Variant 2.1: Veerpont IJsselmeerzijde Kornwerderzand

Deze variant is niet mogelijk in verband met de spuisluizen. Als gespuid wordt, kan hier niet gevaren worden, omdat het schip dan naar de spui toe getrokken wordt qua stroming. Dit levert veiligheidsrisico's op. Daarnaast is in verband met de aanleg van de Vismigratierivier een westelijkere aanlegplaats niet mogelijk.

Conclusie: Deze variant is vanuit veiligheid niet haalbaar.

8.2.2 Variant 3.3: wisselstrook voor autoverkeer in spitsrichting

De Afsluitdijk kent 2 rijstroken per richting. Bij de werkzaamheden wordt dit teruggebracht naar 1 rijstrook per richting. Op het moment dat nog een rijstrook verwijderd wordt en het reguliere verkeer om-en-om over de laatst beschikbare rijstrook moet rijden, worden lange files gecreëerd, met grote risico's op ongevallen.

Er rijden ongeveer 1500 voertuigen per uur. De weg kan (zonder brugopeningen) ongeveer 1500 voertuigen per uur verwerken. Een brugopening duurt ongeveer 10 minuten. Daarmee blijft een capaciteit van 1250 voertuigen over. Als het verkeer om-en-om rijdt betekent dit nog eens 60% extra capaciteitsverlies (de rijstrook kan niet volledig benut worden omdat bij rood voor de ene richting het verkeer eerst moet wegrijden, voordat de andere richting op groen kan). Dit betekent dat er maximaal 500 auto's per richting per uur over de Afsluitdijk geleid kunnen worden en dat elk uur 1000 auto's per richting achteraan aansluiten in de file. 1000 auto's a 10 meter fileruimte per voertuig betekent dat er elk uur een file van 10 kilometer extra bijkomt in beide richtingen. Dit leidt tot onveilige situaties door files op plekken waar mensen het niet verwachten. Afsluiten is dan een betere optie.

Bij bovenstaande dient tevens een fysieke scheiding te zijn tussen auto's en langzaam verkeer. Vanwege de zeer beperkte ruimte moet de Afsluitdijk enkele uren dicht om dit op de weg te zetten en weer weg te halen.

Conclusie: Deze variant is vanuit veiligheid en hinder autoverkeer niet haalbaar.

8.2.3 Variant 3.4: Brugdraaiingen

Bij een brugopening fietsers eerst de mogelijkheid geven om het knooppunt te laten passeren over de weg en dan pas het autoverkeer te laten rijden.

Dit is vanuit veiligheid niet mogelijk, omdat fietsers of wandelaars over rijbanen (van een totale lengte van 800 meter) moeten waar autoverkeer staat. Men gaat dan langs/tussen/voor autoverkeer en dit (kan) leidt(en) tot zeer onveilige situaties, omdat niet inzichtelijk is wanneer de rijbaan weer "vrij" is voor autoverkeer. Tot slot betekent dit forse extra vertraging voor het autoverkeer dat met name rond de zomer toch al een behoorlijke vertraging heeft op de Afsluitdijk.

Conclusie: Vanuit veiligheid en hinder autoverkeer is deze variant niet haalbaar.

8.2.4 Variant 3.5: verkeerslichten
Alle drie de varianten zijn op basis van de genoemde randvoorwaarden niet haalbaar. Bij de variant waarbij een fietser/voetganger zelf een aanvraag kan doen en dan groen licht krijgt, betekent dit forse files voor het autoverkeer. Zie voor uitleg ook variant 3.3. Het totale aantal files zal bij deze variant mogelijk iets minder zijn, maar deze variant kan nog steeds leiden tot zeer forse vertraging met veiligheidsrisico's tot gevolg.

Bij de varianten waarbij fietsers één keer per uur en/of alleen bij brugdraaiingen kunnen oversteken, betekent niet alleen een lange wachttijd, maar ook het risico op roodlichtnegatie door fietsers/voetgangers. Dit leidt tot grote veiligheidsrisico's.

Conclusie: Vanuit veiligheid en/ of hinder is deze variant niet haalbaar.

8.2.5 Variant 4.4: Brug IJsselmeerzijde Kornwerderzand
Dit is niet mogelijk omdat er geen route is om de brug te passeren aan de zuidkant en omdat op het werkterrein van de Vismigratierivier geen locatie is om hier een goede aansluiting van de brug te maken.

Conclusie: Deze variant is vanuit techniek niet haalbaar.

8.2.6 Variant 4.5: Brug Waddenzeezijde Den Oever
Deze brug moet aanlanden op een werkterrein aan de noordzijde van Levvel. Hier is geen ruimte om iets van een fietsvoorziening te maken.

Conclusie: Deze variant is vanuit techniek niet haalbaar.

8.2.7 Variant 4.6: Brug IJsselmeerzijde Den Oever
De draaibruggen zijn niet veilig te passeren aan de zuidkant. Ook een aan te leggen brug voor de spuisluizen is lastig haalbaar. Tot slot moet het werkterrein aan de oostkant van de spuisluizen gepasseerd worden. Dit gaat niet veilig over het werkterrein, omdat hier ook stromen werkverkeer gekruist moeten worden.

Conclusie: Deze variant is vanuit techniek en veiligheid niet haalbaar.

8.2.8 Oplossingsrichting 5: Kabelbaan gondel over het water om spuisluizen te passeren
Een kabelbaan betekent dat deze al op 40 meter hoogte moet zijn ter hoogte van de vaarweg (moet dus veel eerder starten) en dat de ondersteuningen van de kabelbaan komen te staan in een zeer druk gebruikt werkvak van onder andere Levvel of in de buurt van de vaarweg/het water. Hierdoor ontstaan risico's waarbij de kabelbaan geraakt wordt. Ook vanwege de wind is het aanleggen van een kabelbaan onwenselijk.

Conclusie: Deze variant is vanuit techniek en veiligheid niet haalbaar.

9 Gekozen varianten om uit te werken

Er zijn twee fases te definiëren wanneer een bepaald deel/delen van het fiets- en wandelpad beschikbaar is/zijn (zie ook Hoofdstuk 6). Hieronder staan deze twee fasen benoemd en is beschreven welke varianten per fase uitgewerkt worden.

Fase 1: Werkzaamheden op volledige dijk
In deze fase wordt op de volledige dijk gewerkt. Het is niet mogelijk om delen van de Afsluitdijk open te stellen voor fietsers of wandelaars.

De hieronder genoemde varianten zijn varianten om fietsers en voetgangers de Afsluitdijk te laten passeren of biedt voor een deel van deze doelgroepen een alternatieve route.

1. Huidige fietsbus in stand houden (met haltes bij busstation Den Oever, Monument, Breezanddijk en AWC Kornwerderzand en dezelfde huidige dienstregeling + een extra fietsbus die paraat staat in zomervakantie).
2. Huidige lijndienst 350 van Arriva verhogen van 1x per uur naar 2x per uur, met bussen die ook fietsers kunnen vervoeren (combinatie van huidige fietsbus en huidige lijndienst Arriva).
3. A7 tijdelijk afsluiten voor autoverkeer (de betrokken stakeholders wensen dit 3x per jaar te doen).
4. Alternatieve (fiets)route faciliteren, door via de Waddeneilanden te 'eiland hoppen'. Op dit moment vaart er nog niet regulier een veerdienst tussen Texel en Vlieland. Deze oplossing betekent een uitbreiding van het huidige vaarschema tussen Texel en Vlieland.

Er dient een keuze gemaakt te worden tussen de hierboven genoemde variant 1 en variant 2. Varianten 3 en 4 zijn eventueel aanvullingen op varianten 1 of 2.

Fase 2: Fiets- en wandelpaden zijn beschikbaar over de Afsluitdijk, maar spuicomplexen Den Oever/Kornwerderzand zijn knelpunten
In deze fase wordt uit gegaan dat het oude en nieuwe fiets- en wandelpad te gebruiken zijn, echter dat rondom de spuicomplexen bij Den Oever en spuicomplexen Kornwerderzand nog gewerkt wordt (zie ook Figuur 2, Figuur 3 en Figuur 4), waardoor het niet mogelijk is om deze knelpunten te passeren door fietsers en/of wandelaars.

De hieronder genoemde varianten zijn varianten om fietsers en voetgangers deze twee 'bottlenecks' op de Afsluitdijk te laten passeren.

1. Huidige fietsbus in stand houden en fietsen of wandelen tussen het Vlietermonument en Breezanddijk. (met haltes bij busstation Den Oever, Monument, Breezanddijk en AWC Kornwerderzand en dezelfde huidige dienstregeling en een extra fietsbus paraat in de zomervakantie).
2. Huidige fietsbus met tijdelijke bushaltes plaatsen op de Afsluitdijk ten oosten van spuicomplexen Den Oever en ten westen van spuicomplexen Kornwerderzand, waar reguliere (fiets)bussen kunnen stoppen.
    - Variant 2A: Vier tijdelijke bushaltes plaatsen, twee aan de Waddenzeezijde en twee aan de IJsselmeerzijde, met tijdelijke loopbruggen over de A7 (om de fiets- en wandelpaden te bereiken). Fietsers en wandelaars kunnen dan in beide richtingen over de volledige Afsluitdijk fietsen/wandelen tussen de spuicomplexen.

    - Variant 2B: Drie tijdelijke bushaltes plaatsen, twee aan de Waddenzeezijde en één aan de IJsselmeerzijde bij spuicomplex Kornwerderzand. Fietsers van Friesland naar Noord-Holland kunnen dan fietsen tussen beide spuicomplexen (24 kilometer). Fietsers van Noord-Holland naar Friesland kunnen dan fietsen van het Monument tot spuicomplex Kornwerderzand, en via de looproute langs het doorlaat Vismigratierivier de bushalte aan de IJsselmeerzijde bereiken.
    - Variant 2C: Twee tijdelijke bushaltes plaatsen, beide aan de IJsselmeerzijde, met twee tijdelijke loopbruggen over de A7 (om de fiets- en wandelpaden te bereiken). Fietsers kunnen dan enkel in de richting van Noord-Holland naar Friesland fietsen (of de extra fietsbus terug nemen). Voetgangers kunnen ook alleen maar lopen van Noord-Holland naar Friesland. Er zijn welextra in- en uitstap plekken bij het Vlietermonument of Breezanddijk.
3. Pendelbusjes om knooppunt te passeren.
    - Variant 3A: Inzet van pendelbusjes over de bouwterreinen. Als het bouwterrein aan de IJsselmeerkant is geplaatst, is er aanvullend een loopbrug over de A7 nodig.
    - Variant 3B: Inzet van pendelbusjes over de A7 met alleen een uitstaplocatie aan de Waddenzeezijde, met rijroutes via Breezanddijk.
4. Veerpont aan de Waddenzeezijde in de zomerperiode, in de winterperiode huidige fietsbus.
    - Variant 4A: Veerpont bij Den Oever aan de Waddenzeezijde, met een aanmeerlocatie in de haven van Den Oever en een aanmeerlocatie op de Robbenplaat.
    - Variant 4B: Veerpont bij Kornwerderzand aan de Waddenzeezijde, met een aanmeerlocatie ten oosten van de bruggen bij Kornwerderzand en een aanmeerlocatie ten oosten van de Vismigratierivier.
5. Frequentie van huidige lijndienst 350 van Arriva verhogen van 1x per uur naar 2x per uur, met bussen die ook fietsers kunnen vervoeren (combinatie van huidige fietsbus en huidige lijndienst Arriva).
6. Alternatieve (fiets)route faciliteren, door via de Waddeneilanden Texel en Vlieland te 'eiland hoppen'. Op dit moment vaart er nog niet regulier een veerdienst tussen Texel en Vlieland. Deze oplossing betekent een uitbreiding van het huidige vaarschema tussen Texel en Vlieland.

Er dient een keuze gemaakt te worden tussen de hierboven genoemde varianten 1, 2, 3, 4A en 4B. Variant 5 en variant 6 zijn eventueel een aanvulling op de benoemde varianten.

10 Uitwerking oplossingsrichting voor fase 1

In deze fase wordt uit gegaan dat op de volledige dijk gewerkt wordt en dat het nog niet mogelijk is om delen van de Afsluitdijk open te stellen voor fietsers of wandelaars.

10.1 In stand houden huidige fietsbus

Gebruik van de huidige fietsbus over volledige dijk, met haltes bij busstation Den Oever, Monument, Breezanddijk en AWC Kornwerderzand. Fietsers/voetgangers kunnen gebruik maken van een fietsbus om de Afsluitdijk te passeren. Eventueel kan men in-/uitstappen bij het Monument en Breezanddijk, maar er kan niet gefietst of gewandeld worden over de Afsluitdijk. Dit is een voortzetting van een de huidige situatie 'fase 0' (zie ook Figuur 5).

Uitgangspunten:
- Winterdienstregeling: Vanaf medio half oktober tot mei is de winterdienstregeling van de fietsbus van kracht. De fietsbus rijdt dan dagelijks vanaf 9.00 uur vanuit Kornwerderzand. De laatste bus vertrekt om 16.30 uur en komt rond 17.35 uur weer terug in Kornwerderzand. De bus rijdt iedere vijf kwartier.
- Zomerdienstregeling: De bus rijdt vanaf medio mei tot half oktober dagelijks vanaf 7.45 uur vanuit Kornwerderzand. De laatste bus vertrekt om 18.45 uur vanuit Kornwerderzand en de laatste stop is bij het busstation in Den Oever.
- Tijdens de maanden juli en augustus staat er een extra bus gereed in verband met het opvangen van de piekdrukte.

Uitvoerbaarheid en vergunningen:
Bij deze variant hoeven geen aanvullende aanpassingen op de Afsluitdijk gedaan te worden, om bovengenoemde te faciliteren. Hierdoor is het technisch en vanuit vergunningsoogpunt haalbaar.

10.2 Huidige lijndienst 350 van Arriva verhogen van 1x per uur naar 2x per uur, met bussen die ook fietsers kunnen vervoeren

De huidige (gratis) fietsbus wordt opgeheven en de inzet wordt gecombineerd in het verhogen van de frequente van lijn 350 (Alkmaar – Leeuwarden en vice versa). Deze bus rijdt dan 2x per uur en fietsers en voetgangers zullen dan ook moeten betalen voor de rit per bus.

De huidige bussen (1x fietsbus en 1x normale bus) op dit traject worden vervangen door bussen die standaard ruimte bieden aan (veel) fietsers. Hierdoor ontstaat er een busfrequentie van 2x per uur over de Afsluitdijk (Figuur 5).

Uitgangspunten:
- Er is akkoord vanuit provincie Friesland, provincie Noord-Holland, Arriva en RWS om de busdiensten te combineren.
- Er zijn genoeg omgebouwde fietsbussen beschikbaar om te rijden op dit traject (Alkmaar naar Leeuwarden). Hierbij zijn de in- en uitstapvoorzieningen dusdanig dat het in- en uitladen van fietsen niet voor al te veel extra reistijd zorgt.
- Er blijft voldoende capaciteit over in de bus om fietsers en wandelaars vanuit Den Oever naar Kornwerderzand mee te nemen.
- Zowel zomer- als winterdienstregeling wordt 2x per uur. Er is geen mogelijkheid om extra bussen in te zetten om piekdrukte op te vangen.
- Busdienst kan eventueel aangepast worden aan langere duur in- en uitstappen van fietsers.

- De Q-Liner rijdt nu 100 kilometer per uur waar dat mogelijk is. De omgebouwde fietsbussen moeten hier ook aan voldoen in verband met de kortere reistijden en efficiency.

Uitvoerbaarheid en vergunningen:
Bij deze variant hoeven geen aanvullende aanpassingen op de Afsluitdijk gedaan te worden, om bovenstaande te faciliteren. Hierdoor is het technisch en vanuit vergunningsoogpunt haalbaar. De vraag is of dit aanbesteding technisch mag.

10.3 A7 tijdelijk afsluiten voor autoverkeer

Op enkele dagen/dagdelen per jaar in de zomerperiode sluiten we de A7 af voor autoverkeer om zo ruimte te maken voor fietsers en voetgangers. Het autoverkeer wordt omgeleid via Flevoland en Amsterdam (zie ook Figuur 15).

Uitgangspunten:
- A7 gaat dicht voor wegverkeer tussen 8.00 uur en 19.00 uur op een weekenddag.
- Busverkeer/hulp- en veiligheidsdiensten blijven rijden (maar op gepaste snelheid).
- Periode van afsluiting in de zomerperiode, ergens tussen mei tot september.

Uitvoerbaarheid en vergunningen:
Effectief kan op de Afsluitdijk veilig gefietst worden tussen 10.00 uur tot 17.00 uur. Het eerste uur is nodig om afsluiting ‘leeg te rijden’ en het tweede uur is nodig om de veiligheidsmaatregelen te plaatsen in de afsluiting. De laatste twee uur zijn nodig om te controleren op achtergebleven mensen op de dijk en om de maatregelen op te ruimen. Bij deze variant hoeven geen aanvullende aanpassingen op de Afsluitdijk gedaan te worden, wel moet in een groot deel van het land omleidingsborden worden geplaatst om wegverkeer om te leiden. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is dit een grote uitdaging, vanuit vergunningsoogpunt is deze variant haalbaar.

10.4 Alternatieve (fiets)route faciliteren: via de Waddeneilanden ‘eiland hoppen’.

Als alternatief voor vervoer over de Afsluitdijk kan gekozen worden voor het eilandhoppen met de fiets of te voet. Dit is een bestaande verbinding veerdienst Den Helder – Texel, veerdienst Texel – Vlieland en veerdienst Vlieland – Harlingen. In het voorjaar en najaar vaart deze veerdienst nog niet regulier, wens is om hier een dagelijkse veerdienst van te maken tussen mei en oktober (zie ook Figuur 27).

Uitgangspunten:
- Extra afvaarten van Vlieland naar Texel faciliteren (en vice versa) met een veerpont in de fietsperiode van mei/juni en september/oktober.
- In stand houding fietsbus blijft geborgd in de zomer- en winterperiode.
- Vergunningen voor het varen en afmeerlocaties zijn al geborgd.

Uitvoerbaarheid en vergunningen:
Bij deze variant hoeven geen aanvullende aanpassingen op de Afsluitdijk gedaan te worden, om bovenstaande te faciliteren. Hierdoor is het technisch en vanuit vergunningsoogpunt haalbaar. De vraag is of dit aanbesteding technisch mag.

11 Uitwerking oplossingsrichting voor fase 2

In deze fase wordt er vanuit gegaan dat het oude en nieuwe fiets- en wandelpad te gebruiken zijn, echter dat er rondom de bruggen en/of spuicomplexen bij Den Oever en bruggen en/of spuicomplexen Kornwerderzand nog gewerkt wordt, waardoor het niet mogelijk is om deze knelpunten te passeren door fietsers en/of wandelaars.

11.1 Instant houden huidige fietsbus

Zie ook uitwerking Paragraaf 10.1. In deze variant kan er dan gefietst of gewandeld worden tussen het Vlietermonument en Breezanddijk.

11.2 Huidige fietsbus met tijdelijke extra bushaltes

Binnen deze variant wordt gebruik gemaakt van de huidige fietsbus, met extra uit- en instapmogelijkheden en eventueel loopbruggen over de A7.

- Variant 2A: Vier tijdelijke bushaltes plaatsen, twee aan de Waddenzeezijde en twee aan de IJsselmeerzijde, met tijdelijke loopbruggen over de A7. Fietsers kunnen dan in beide richtingen over de volledige Afsluitdijk fietsen tussen de spuicomplexen (zie ook Figuur 8).
- Variant 2B: Drie tijdelijke bushaltes plaatsen, twee aan de Waddenzeezijde en één aan de IJsselmeerzijde bij spuicomplex Kornwerderzand. Fietsers van Friesland naar Noord-Holland kunnen dan fietsen tussen beide spuicomplexen. Fietsers van Noord-Holland naar Friesland kunnen dan fietsen van het Monument tot spuicomplex Kornwerderzand, en via de looproute langs het doorlaat Vismigratierivier bushalte IJsselmeerzijde bereiken (variant op 2A, zie ook Figuur 8).
- Variant 2C: Twee tijdelijke bushaltes plaatsen, beide aan de IJsselmeerzijde, met twee tijdelijke loopbruggen over de A7. Fietsers kunnen dan enkel in de richting van Noord-Holland naar Friesland fietsen (variant op 2A, zie ook Figuur 8).

Uitganspunten:
- Winterdienstregeling fietsbus: Vanaf medio oktober tot mei is de winterdienstregeling van de fietsbus van kracht. De fietsbus rijdt dan dagelijks vanaf 9.00 uur vanuit Kornwerderzand. De laatste bus vertrekt om 16.30 uur en komt rond 17.35 uur weer terug in Kornwerderzand. De bus rijdt iedere vijf kwartier.
- Zomerdienstregeling fietsbus: De bus rijdt vanaf medio mei tot medio oktober dagelijks vanaf 7.45 uur vanuit Kornwerderzand. De laatste bus vertrekt om 18.45 uur vanuit Kornwerderzand en de laatste stop is bij het busstation in Den Oever.
- Tijdens de maanden juli/augustus staat er een extra fietsbus gereed in verband met het opvangen van de piekdrukte.
- Veilige in- en uitvoegstrook en stoplocatie van een fietsbus bij de extra tijdelijke bushaltes.
- Twee rijstroken blijven beschikbaar voor autoverkeer.
- Veilige uit- en instap alsmede een wachtplek voor de fietsers en wandelaars.

Uitvoerbaarheid en vergunningen:
Vanuit technisch oogpunt is het nog lastig in te schatten of veilig een bushalte gerealiseerd kan worden aan de Waddenzeezijde van de A7, omdat hier weinig ruimte is om een bus in en uit te laten voegen (variant 2A en 2B). Een veilige loopbrug is haalbaar over de A7, alleen de wenteling omhoog voor fietsers wordt een uitdaging voor zwaardere fietsen (elektrische fietsen/fietsen met fietstassen). Er moet een omgevingsvergunning aangevraagd worden, waarop bezwaar kan worden ingediend voor het realiseren van de oplossingsrichting.

11.3 Pendelbusjes om knooppunt te passeren.

In deze variant wordt gebruik gemaakt van pendelbusjes, zodat fietsers en wandelaars de spuisluizen kunnen passeren. Voor de rest van de Afsluitdijk kan men gebruik maken van het fiets- en wandelpad.

- Variant 3A: Inzet van pendelbusjes over de bouwterreinen. Als het bouwterrein aan de IJsselmeerkant is geplaatst, is aanvullend een loopbrug over de A7 nodig (zie ook Figuur 9).
- Variant 3B: Inzet van pendelbusjes over de A7 met alleen een uitstaplocatie aan de Waddenzeezijde, met rijroutes via Breezanddijk (zie ook Figuur 10).

Uitgangspunten:
- Winterdienstregeling pendelbus: Vanaf medio oktober tot mei is de winterdienstregeling van de pendelbus van kracht. De pendelbus rijdt dan dagelijks tussen 9.00 uur en 18.00 uur. Er is één pendelbusje bij spuicomplex Den Oever en één pendelbusje bij spuicomplex Kornwerderzand.
- Zomerdienstregeling pendelbus: De pendelbus rijdt vanaf medio mei tot medio oktober dagelijks tussen 8.00 uur en 19.00 uur. Er is één pendelbusje bij spuicomplex Den Oever en één pendelbusje bij spuicomplex Kornwerderzand.
- De pendelbusjes rijden mogelijk deels over werkterreinen. Mits dit vanuit veiligheidsoogpunt is toegestaan zonder dat extra significante maatregelen op de werkterreinen hiervoor gerealiseerd hoeven te worden.
- Pendelbussen zijn kleiner dan de huidige fietsbus.
- Mensen moeten veilig vervoerd kunnen worden.
- Er zijn geen aanvullende maatregelen op de bouwterreinen nodig om de pendelbusjes te laten passeren.
- Vier uitstaplocaties met twee loopbruggen over de A7.
- Afgeschermde wachtterreinen, zodat fietsers of wandelaars niet werkterreinen/de A7 op kunnen.

Uitvoerbaarheid en vergunningen:
Vanuit technisch oogpunt moet het werkterrein rondom de spuicomplexen vergroot worden en moet het werkterrein van de spuicomplexen veilig afgesloten worden voor fietsers en wandelaars. Ook de route van de uitstapplek naar het fiets- en wandelpad is belangrijk om veilig te realiseren. Een veilige loopbrug is haalbaar over de A7, alleen de wenteling omhoog voor fietsers wordt een uitdaging voor zwaardere fietsen (elektrische fietsen/fietsen met fietstassen). Er moet een omgevingsvergunning aangevraagd worden, waarop bezwaar kan worden ingediend voor het realiseren van de oplossingsrichting.

11.4 Veerpont aan de Waddenzeezijde

Twee veerlocaties aan de Waddenzeezijde.
- Variant 4A: Veerpont bij Den Oever aan de Waddenzeezijde.
- Variant 4B: Veerpont bij Kornwerderzand aan de Waddenzeezijde.

Uitgangspunten:
- De pontjes worden alleen ingezet in het fietsseizoen (mei tot en met half oktober) om zo de spuisluizen te passeren, de veerdienst is tussen 8.00 uur en 19.00 uur actief.
- In het winterseizoen wordt gebruik gemaakt van de fietsbus.
- Eén veerpont bij Den Oever en één veerpont bij Kornwerderzand.
- De aanmeerlocaties zijn vergunbaar.
- Robuust vaartuig in verband met de omgevingscondities van de Waddenzee (golven, getij en wind).
- Veilige afmeerlocatie voor de veerdienst in de spuikommen.
- Verboden te varen in de spuikommen tijdens werking van de spuisluizen en/of tijdens werking van de pompgemalen.

- De veerdienst wordt aangepast op basis van het spuiregime dat bloktijden kent. Tijdens het spuien kan de veerboot niet varen. Deze bloktijden zijn dagen van tevoren bekend.
- Als de veerpont niet kan varen vanwege het spuien of de slechte weersomstandigheden wordt de fietsbus ingezet.

Uitvoerbaarheid en vergunningen:
Vanuit technisch oogpunt moeten er veilig vier aanmeerlocaties te realiseren zijn, waarbij er rekening moet worden gehouden met twee aanmeerlocaties in de spuikommen. Er mag niet gevaren worden in de spuikommen als er gespuid wordt. Hierdoor kan het zijn dat veerdiensten tijdens het spuien (met laagwater) niet kunnen varen en dat de bloktijden van de veerpont per dag aangepast moeten worden. Ook mogen de aanmeerlocaties niet de ecologie verstoren, of de route tussen de veerpont en het fietspad niet ecologisch belangrijke (rust)gebieden doorkruizen. Qua vergunningen is het nodig om een omgevingsvergunning en een projectplan waterwet aan te vragen. Ook moet er een controle gedaan worden op de Natuurbeschermingswet voor de impact op het Natura2000-gebied Waddenzee en moet er vanuit cultuurhistorie een controle gedaan worden op de aanleg van een aanmeerlocatie op de Kazematteneilanden.

11.5 Huidige lijndienst 350 van Arriva verhogen van 1x per uur naar 2x per uur, met bussen die ook fietsers kunnen vervoeren

Zie ook uitwerking Paragraaf 10.2.

11.6 Alternatieve (fiets)route faciliteren, door via de Waddeneilanden te ‘eiland hoppen’.

Zie ook uitwerking Paragraaf 10.4.

12 Vervolg proces

Dit rapport is een feitenrapport, waarin alleen feiten en uitgangspunten zijn vastgesteld door alle betrokken partijen. Vanuit dit feitenrapport wordt een voorkeur ingenomen en onderbouwd welke oplossingsrichting per fase gekozen moet worden. Op basis van dit feitenrapport is een brief opgesteld door de betrokken partijen over hun voorkeursoplossingsrichting per fase. Vanuit de overheidspartijen wordt een voorkeursoplossingsrichting per fase afgestemd en getoetst in de Bestuurlijke Stuurgroep.

De uitkomsten van voorkeursoplossingsrichtingen per fase is input voor een beslisnotie die opgesteld wordt door Rijkswaterstaat en wordt voorgelegd ter besluitvorming aan de Minister. Na het besluit van de Minister wordt in maart 2022 het Verkeersbesluit ‘afsluiting van het fiets- en wandelpad’ opnieuw verlengd tot eind 2025. Ook worden de oplossingsrichtingen per fase na besluit van de Minister verder afgestemd, uitgewerkt en geïmplementeerd.

Bijlage 1: Definities

De Nieuwe Afsluitdijk	Ook wel DNA, is een samenwerkingsorganisatie tussen provincie Noord-Holland, provincie Fryslân, Gemeente Hollands Kroon, en gemeente Súdwest-Fryslân. DNA is verantwoordelijk voor de realisatie Vismigratierivier, vervangingsopgave bruggen Kornwerderzand en de verruiming sluis en verdiepen vaargeulen Kornwerderzand.
VMR	De Vismigratierivier die wordt aangelegd door de Afsluitdijk. Zoet-zout waterverbinding tussen de Waddenzee en het IJsselmeer.
Fietsbus	Vervoersmiddel tussen Den Oever en Kornwerderzand met als doel fietsers en voetgangers te verplaatsen die geen gebruik meer kunnen maken van het fiets- en wandelpad over de Afsluitdijk
Bouwconsortium Levvel	Aannemers combinatie tussen BAM, Van Oord en Rebel
De Minister	De Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Betrokkenpartijen	Fietsersbond, Wielersportbond NTFU (NTFU), Landelijk Fietsplatform, Wandelnet, De Nieuwe Afsluitdijk (DNA), Rijkswaterstaat en bouwconsortium Levvel
AWC Kornwerderzand	Afsluitdijk Wadden Center, museum op Kornwerderzand
Winterdienstregeling fietsbus	Vanaf medio oktober tot medio mei is de winterdienstregeling van de fietsbus van kracht. De fietsbus rijdt dan dagelijks vanaf 9.00 uur vanuit Kornwerderzand. De laatste bus vertrekt om 16.30 uur en komt rond 17.35 uur in Kornwerderzand aan. De bus rijdt iedere vijf kwartier.
Zomerdienstregeling fietsbus	De bus rijdt vanaf medio mei tot medio oktober dagelijks vanaf 7.45 uur vanuit Kornwerderzand. De laatste bus vertrekt om 18.45 uur vanuit Kornwerderzand en de laatste stop is bij het busstation in Den Oever.
Project Afsluitdijk	Project vanuit Rijkswaterstaat, met focus op versterking Afsluitdijk van zowel IJsselmeerzijde als Waddenzeezijde, vernieuwen spuicomplexen (spuien en pompen), keersluizen bij Kornwerderzand en Den Oever, en Vismigratierivier (gat door de Afsluitdijk).
KWZ	Kornwerderzand
DO	Den Oever
BZD	Breezanddijk
MN/Monument	Vlietermonument
NSM	Nieuwe spuimiddelen
BSM	Bestaande spuimiddelen
RWS	Rijkswaterstaat

Bijlage 2: Uitwerking oplossingsrichtingen per criterium

Betreft een grote MS Excel tabel met een Multi criteria analyse. In verband met de leesbaarheid is deze niet toegevoegd, maar te vinden op de website van de Afsluitdijk via:

https://deafsluitdijk.nl/documenten/ --> Rijkswaterstaat --> RWS-Afsluitdijk tabel verbetermaatregelen fiets oplossingsrichtingen per criterium

Bijlage 3: Memo procesaanpak om opties openstelling fietspad na 2021 te verkennen

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijkswaterstaat GPO
Project Afsluitdijk

Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088-7971111
www.rijkswaterstaat.nl

Opgesteld door:
Project Afsluitdijk
Rijkswaterstaat

Datum
30 september 2021

HB #4081262

memo

Procesaanpak om opties openstelling fietspad Afsluitdijk na 2021 te verkennen

1. Aanleiding

Sinds april 2019 is het fietspad over de Afsluitdijk gedeeltelijk gesloten, waardoor er niet van Friesland naar Noord-Holland gefietst kan worden (of vice versa). Momenteel kan men enkel fietsen op het 'oude' fietspad van de Friese kust naar Kornwerderzand. Tussen Den Oever en Kornwerderzand rijdt dagelijks een fietsbus met ruimte voor 15 fietsen en 30 personen. Voor speciale voertuigen die niet in de fietsbus passen is een speciale regeling.

De afsluiting van het fietspad over de Afsluitdijk was nationaal nieuws op 1 april 2019. Vooral wielrenners zien hun rondje IJsselmeer de komende jaren niet gebeuren. Onder druk van o.a. de Tweede Kamer is in 2019 het fietspad op 4 dagen opengesteld. Ook heeft de Fietsersbond een rechtszaak aangespannen tegen het Verkeersbesluit. De rechter heeft Rijkswaterstaat/Minister I&W in het gelijk gesteld, waarmee o.a. is bevestigd dat de fietsbus een goed alternatief is om de fietsverbinding in stand te houden.

Op het nieuws van 4 november 2020 dat er vertraging is kwam ook weer veel reactie vanuit de fietsers. Zoals het er nu uitziet zijn de fietsbruggen over de spuicomplexen in Den Oever en Kornwerderzand pas gereed in 2025. Pas dan is de nieuwe fietsverbinding, inclusief een nieuw fietspad aan de Waddenzeezijde in zijn geheel gereed. In navolging van dit nieuws is door de Tweede Kamer een motie aangenomen die de regering verzoekt om te verkennen wat er mogelijk is om fietsers en wandelaars over de Afsluitdijk te laten gaan in de jaren 2022, 2023 en 2024 (motie nr. 90 van Kamerlid Bromet bij de Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2021)

Tevens loopt het Verkeersbesluit om het fietspad te mogen afsluiten t/m maart 2022. Aangezien het fietspad nog niet open kan dient deze verlengd te worden.

2. Doel en resultaat van het proces

Het doel is om alle mogelijkheden voor openstelling van het fietspad gezamenlijk met de Fietsersbond, NTFU, Landelijk Fietsplatform, Wandelnet, De Nieuwe Afsluitdijk en onze aannemer Levvel in beeld te brengen incl. de voor- en nadelen, zodat de Minister een keuze kan maken. Daarnaast wordt beoogd draagvlak of in ieder geval begrip voor het verlengen van het Verkeersbesluit te creëren.

De resultaten van dit proces zijn als volgt:

1. Een door alle partijen gedragen feitelijk rapport waarin het volgende staat:
   - De belangen van de deelnemende partijen en de daaruit volgende criteria.
   - De randvoorwaarden die gelden bij het (tijdelijk) openstellen van het fietspad, zoals bijvoorbeeld veiligheid. Budget is in dit stadium geen randvoorwaarde.
   - Alle mogelijke denkbare opties om (delen van) het 'oude' of nieuwe fietspad eerder dan 2025 permanent of tijdelijk open te stellen voor fietsers en wandelaars.
   - De score per optie op de criteria en of ze voldoen aan de randvoorwaarden.
   - Een kosteninschatting van de opties die voldoen aan de randvoorwaarden
2. Verslagen van de bijeenkomsten die door alle partijen zijn goedgekeurd.
3. Behandeling van de resultaten en het advies aan de Minister in de Bestuurlijke Stuurgroep Afsluitdijk
4. Een Beslisnota voor de Minister met een advies vanuit Rijkswaterstaat
5. Aanvraag door Levvel voor het verlengen van het Verkeersbesluit met daarin opgenomen de keuze van de Minister.
6. Eventueel bezwaar en beroep op het verlengde Verkeersbesluit

3. Gewenste deelnemers

- Rijkswaterstaat, project Afsluitdijk
- Levvel, aannemer Versterking Afsluitdijk
- Fietsersbond
- NTFU
- Landelijk Fietsplatform
- Wandelnet
- De Nieuwe Afsluitdijk

4. Processtappen

Om tot de resultaten te komen worden de volgende stappen doorlopen.

1. Vaststellen van voorliggende aanpak (afgerond)

a. Bespreken met de Fietsersbond, NTFU, Landelijk Fietsplatform op 28 september.
b. Bespreken met De Nieuwe Afsluitdijk
c. Reacties verwerken in definitieve aanpak.

2. Verkennen van ideeën, mogelijkheden en randvoorwaarden

a. Beeldvormende bijeenkomst (fysiek) met alle partijen waarin:
   i. Een rondje langs alle organisaties wat voor hun **belang**rijk is, hieruit volgen criteria waarop de alternatieven ook beoordeeld kunnen worden. Het kan ook zijn dat sommige criteria echt randvoorwaarden zijn.
   ii. Een presentatie vanuit Levvel waaruit blijkt wanneer welke delen van het 'oude' en 'nieuwe' fietspad waarschijnlijk weer beschikbaar zijn
   iii. Een brainstorm waarbij alle mogelijke oplossingen om fietsers en wandelaar permanent of tijdelijk over de Afsluitdijk te laten gaan.
   iv. Per optie een eerste indruk krijgen van de scores op de verschillende criteria en randvoorwaarden
b. Rijkswaterstaat stelt een concept op van het feitelijk rapport op basis van de beeldvormende bijeenkomst en stuurt deze rond voor aanvullingen. Het gaat hier om de feiten.
c. Verwerken van de aanvullingen tot een definitief rapport.

3. ***Uitwerken haalbare scenario's***
    a. Opiniërende bijeenkomst met alle partijen waarin:
        i. Vaststellen van het rapport: zijn we het eens over de feiten.
        ii. Rondje langs alle organisaties over welke optie(s) hun voorkeur heeft.
    b. Verslag maken van de opiniërende bijeenkomst en ter aanvulling en goedkeuring rondsturen naar de deelnemers.
    c. Bevindingen bespreken in Bestuurlijke Stuurgroep Afsluitdijk. Ophalen bestuurlijke reacties van de gemeenten en provincies.

4. Besluitvorming
    a. Rijkswaterstaat maakt een Beslisnota voor de Minister.
    b. Tweede Kamer informeren over het besluit van de Minister aangezien dit invulling geeft aan de motie Bromet.

5. Communicatie en vervolg
    a. Afstemming hoe we onze achterban informeren. Het streven is om een afgestemde boodschap te gebruiken.
    b. Een derde bijeenkomst om de besloten oplossing gezamenlijk verder uit te werken en concreet te worden over data, rollen en acties.
    c. Levvel vraagt een verlenging aan van het Verkeersbesluit en stelt de andere partijen hiervan op de hoogte.

5. Planning

- 29 oktober: Beeldvormende bijeenkomst
- Begin november: Conceptrapport klaar ter aanvulling
- 22 november: Opiniërende bijeenkomst
- December: Beslisnota klaar in concept
- Januari: Bestuurlijke Stuurgroep
- Januari: Besluit Minister en informeren Tweede Kamer
- Begin februari: Derde bijeenkomst
- Medio februari: Aanvraag verlenging Verkeersbesluit
- 1 april 2022: Verlengde Verkeersbesluit van kracht