



Rijkswaterstaat Midden-Nederland

Zuiderwagenplein 2
8224 AD Lelystad
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 0320-299111
F 0320-234300
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Project Afsluitdijk

T 0320 29 7011
afsluitdijk@rws.nl

verslag

Verslag van vervolgbijeenkomst hinder
scheepvaart Den Oever

Omschrijving	Stakeholdersbijeenkomst hinder scheepvaart Den Oever
Datum bespreking	6 maart 2015
Deelnemers	Rijkswaterstaat Stakeholders Afsluitdijk

Datum

20 maart 2015

Bijlage(n)

Presentatie

HB# 2728873

Opening en welkom

De avond wordt geopend door dhr. Joost van de Beek, projectmanager van het project Afsluitdijk. Hij geeft aan dat vorige keer aan Rijkswaterstaat veel punten zijn meegegeven. Hierop heeft Rijkswaterstaat een verslag gestuurd met per aandachtspunt een reactie. Het goede nieuws hierbij was het terug kunnen brengen van de stremming van de schutsluis bij Den Oever van 7 naar 3 maanden. Ook is het goed nieuws dat grotendeels aan de wens van de recreatiesector tegemoet gekomen wordt door de stremming aan de rand van het recreatie seizoen plaats te laten vinden. Tot slot geeft dhr. Van de Beek een compliment aan het team van RWS, want er is veel werk verzet om aan de meeste aangereikte aandachtspunten tegemoet te kunnen komen.

Presentatie

De presentatie wordt verzorgd door dhr. Gerbrand Naeff van het projectteam Afsluitdijk. Hij geeft aan dat Rijkswaterstaat met de [aangereikte punten](#) aan de slag is gegaan en dat in de presentatie uitgebreider stil wordt gestaan bij een aantal hoofdpunten zoals de stremmingsduur, de doorvaartbreedte en de economische effecten. Het ophalen van resterende knelpunten evenals het beantwoorden van resterende vragen staat centraal in het vragenuur na de presentatie.

Dhr. Naeff vertelt dat het uitgangspunt voor de werkzaamheden is dat de schutsluis niet meer voldoet aan de veiligheidsnormen. Hiervoor heeft Rijkswaterstaat als oplossing een nieuwe keersluis aan de noordkant van de schutsluis bedacht.

De werkzaamheden gaan pas over een aantal jaren plaatsvinden. En de uitvoering van het project doet Rijkswaterstaat niet zelf, maar hiervoor wordt een

opdrachtnemer ingehuurd. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het uiteindelijke ontwerp, de wijze van bouwen en het onderhouden. Daarnaast zorgt de opdrachtnemer voor voorfinanciering. Dhr. Naeff legt uit dat dit vastgelegd is in een Design, Build, Finance, Maintain (DBFM) contract.

Het contract geeft de kaders waarbinnen de aannemer het werk moet ontwerpen en uitvoeren. Dhr. Naeff geeft aan dat de markt binnen deze kaders met slimme oplossingen kan komen, zo leren ervaringen van Rijkswaterstaat binnen andere projecten.

Vervolgens gaat dhr. Naeff in op een aantal aandachtspunten. Hij geeft aan dat de stremming terug is gebracht van 7 naar 3 maanden, door het inzetten van meer mensen die langer werken, maar ook door het gebruik van prefab materialen. De doorvaartbreedtebeperking blijft maximaal twee jaar 11 meter, omdat het ene jaar de ene kant van de nieuwe keersluis gedaan wordt en het jaar erop de andere kant. Een doorvaartbreedte van 11 meter betekent dat schepen van 9,5 meter zonder problemen de schutsluis kunnen passeren. De wens om een breedte van 11,4 m te hanteren

De economische schade die de doorvaartbreedtebeperking en stremming veroorzaken heeft Rijkswaterstaat berekend aan de hand van het aantal passages in 2014. Daarbij zijn de getallen van 2014 geprojecteerd op de toekomst. De eventuele indirecte schade is hierin niet meegenomen. Dhr. Naeff geeft aan dat de conclusie, op basis van de maximale berekende schade, is dat de keuze die gemaakt is voor de huidige maximale stremming gerechtvaardigd is. De investering die gedaan moet worden om de hinder verder te beperken is veel hoger dan deze schade.

Op de vraag waarom Rijkswaterstaat richting de toekomst niet kiest voor een aanpassing van de doorvaartbreedte van de schutsluis naar 15 meter, antwoordt dhr. Van de Beek dat er bij Kornwerderzand een brede sluis is. Bovendien wordt daar gekeken naar een nieuwe sluis van 25 meter breed. Dat is voor een specifieke groep gebruikers. Daarbij staan de kosten voor het mogelijk breder maken van de schutsluis Stevin niet in verhouding tot de mogelijke baten.

Tot slot meldt dhr. Naeff dat Rijkswaterstaat momenteel de projectbeslissing voorbereidt in de vorm van een Rijksinpassingsplan. Deze bijeenkomst is een afrondende bijeenkomst voor wat betreft de hinder voor de scheepvaart Den Oever. Wanneer meer duidelijkheid is over de opdrachtnemer en zijn plannen komt Rijkswaterstaat weer terug.

Kernpunten n.a.v. het vragenuur en presentatie

- Stremming betekent dat het scheepvaartverkeer een dag of langer de schutsluis niet kan gebruiken. Oponthoud betekent dat scheepvaartverkeer gedurende korte tijd (bijv. een paar uur) de schutsluis niet kan gebruiken.
- Het slaan van de damwanden voor de bouwkuipen voor de realisatie van de nieuwe keersluis vindt waarschijnlijk plaats vanaf de wal en zorgt niet voor een stremming, maar voor oponthoud. Dit gebeurt bij de bouwmethode waar nu vanuit wordt gegaan tweemaal, voor het rechter- en linker gedeelte van de keersluis. De derde keer is voor het aanleggen van de drempel, waarvoor de schutsluis volledig moet worden gestremd.

- Zorg ervoor dat de stremming pas ingaat na de herfstvakantie. Enig oponthoud als gevolg van het slaan van de damwanden is wel acceptabel in de periode voorafgaand aan de herfstvakantie.
- Houd rekening met de cruiseschepen, deze zijn 11,4 meter breed. Als deze Den Oever gedurende 2 jaar niet meer kunnen aandoen heeft dat grote economische consequenties voor Den Oever en Texel.

Afsluiting

Op 12 december heeft Rijkswaterstaat huiswerk meegekregen. Toen heeft Rijkswaterstaat beloofd om terug te komen met een reactie op alle aangereikte aandachtspunten. Het is niet mogelijk gebleken om overal aan tegemoet te komen. Het werken aan de Afsluitdijk kan niet zonder hinder.

Met de aandachtspunten die dit overleg tijdens het vragenuur naar voren zijn gebracht gaat Rijkswaterstaat wederom aan de slag. Deels zullen de deze doorwerken in het contract, met een aantal bedrijven zullen nadere afspraken over maatwerk worden gemaakt.

Om op de hoogte te blijven van de laatste ontwikkelingen rondom de Afsluitdijk of om verslagen terug te lezen kan de website, www.deafsluitdijk.nl, geraadpleegd worden. Aanmelding voor de nieuwsbrief behoort ook tot de mogelijkheden om op de hoogte te blijven.

Verslag werksessies

Dhr. de Jong, Jachthaven Marina Den Oever

<ul style="list-style-type: none">• Is de stremming door het slaan van de damwanden continu of kunnen schepen tussendoor passeren bijv. in de weekenden?	<ul style="list-style-type: none">• Het slaan van de damwanden voor de bouwkuipen voor de werkzaamheden aan het rechter- en linker gedeelte van de keersluis geeft hinder in de vorm van oponthoud.• Na het slaan van de damwand voor de drempel is de sluis volledig gestremd.
<ul style="list-style-type: none">• Zijn er plekken aangewezen voor varend materieel ?	<ul style="list-style-type: none">• Ja, bij Breezanddijk is ruimte gereserveerd als werkterrein voor de opdrachtnemer. Maar bijvoorbeeld ook bij Kornwerderzand is een mogelijkheid voor een werkterrein. De Zuiderhaven is geen mogelijkheid.

Dhr. Spaansen, Spaansen Grondstoffen & Logistiek BV

<ul style="list-style-type: none">• De gestelde eisen aan de hinder zijn maximum eisen en de opdrachtnemer kan ook prefab gebruiken?	<ul style="list-style-type: none">• Ja, de hinder die nu benoemd is, is wat maximaal is toegestaan. Sneller mag uiteraard, als dat kan door prefab-materiaal te gebruiken mag dat ook, als het resultaat maar voldoet aan de gestelde normen voor onder andere waterveiligheid.
--	---

Dhr. Groot, VVD fractie Hollands Kroon

<ul style="list-style-type: none">• Is het mogelijk te werken met een flexibele aanvaarbescherming, zodat bredere schepen wel kunnen passeren als er niet gewerkt wordt?	<ul style="list-style-type: none">• Dit is inderdaad een mogelijkheid die de opdrachtnemer kan benutten om de hinder te minimaliseren.• Een mogelijkheid is om het tonnage per schip te beperken waardoor een kleinere aanvaarbescherming zou kunnen worden toegepast, voor de huidige aanvaarbescherming is uitgegaan van een volgeladen klasse 4 schip.
--	--

Dhr. Paddenburg, Jachthaven Marina Den Oever

<ul style="list-style-type: none">• Blij dat Rijkswaterstaat de stremming terug kon brengen naar 3 maanden, maar zorgen omdat daar nu ongeveer 2 weken bij komen in september door het slaan/trillen van de damwanden.	<ul style="list-style-type: none">• Ter kennisname.
--	---

<ul style="list-style-type: none"> Houd rekening met de herfstvakantie. Wellicht is het mogelijk de damwanden vóór de herfstvakantie aan te brengen en pas na de herfstvakantie verder te bouwen. 	<ul style="list-style-type: none"> Na het slaan van de damwand voor de drempel is de sluis volledig gestremd, dus eerst de damwand aanbrengen en pas na de herfstvakantie bouwen is niet mogelijk. Het slaan van de damwanden voor de bouwkuipen voor de werkzaamheden aan het rechter- en linker gedeelte van de keersluis geeft hinder in de vorm van oponthoud. Rijkswaterstaat zal de periode waarin de volledige stremming mag vallen nogmaals goed bekijken, maar kan op dit moment geen aanpassingen beloven.
<ul style="list-style-type: none"> Betekent dat het slaan van de damwanden voor de aanleg van de sluishoofden stremming oplevert? En dus telkens eind september moet gebeuren? 	<ul style="list-style-type: none"> Het slaan van de damwanden voor de sluishoofden kan oponthoud opleveren. Het maken van een bouwkuip voor de drempel van de sluis leidt tot stremming. Werkzaamheden die de primaire kering kunnen verzwakken dienen buiten het stormseizoen, dus vóór 1 oktober te gebeuren.

Dhr. Ernens, Mandeligheid Sluismeester. A. de Visserstraat Den Oever

<ul style="list-style-type: none"> Kan voor de schutsluis bij Den Oever geen schuifdeur komen? 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat schrijft dit niet voor, omdat functioneel uitgevraagd wordt. Het zou een roldeur, maar bijvoorbeeld ook puntdeuren kunnen worden. Dit is voor de mate van hinder niet zondermeer onderscheidend.
<ul style="list-style-type: none"> Houdt rekening met de cruiseschepen, deze zijn 11,4 meter breed. 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat heeft onderzoek naar de economische effecten van de stremmingsduur en aangepaste doorvaartbreedte uitgevoerd. Op basis hiervan zijn de keuzes gemaakt voor wat betreft maximale stremmingsduur en doorvaartbreedte. Zoals aangegeven in de presentatie is de globale inschatting van de maximale economische schade voor de scheepvaart door omvaren 0,5 miljoen euro. Het economische verlies als gevolg van het omvaren een cruiseschip en niet aandoen van Den Oever en/of Texel wordt geschat op circa €115.000, berekend op basis van een verlies van ca. €500 per schip (€250 voor Den Oever en €250 voor Texel) gedurende 3 jaar (na-ijleffect meegenomen) en ca. 75 passages per jaar van cruiseschepen breder dan 9,5 meter. De globale schade plus de indirecte schade als gevolg van het mogelijk wegblijven van de cruiseschepen is veel minder dan de extra investering van een paar miljoen euro voor een bredere doorvaart.

Dhr. De Graaff, gemeente Hollands Kroon

<ul style="list-style-type: none">• Is het voor Rijkswaterstaat niet mogelijk een ontheffing aan te vragen om in het stormseizoen te werken, zodat het recreatie seizoen echt buiten schot blijft?	<ul style="list-style-type: none">• Rijkswaterstaat kan niet op voorhand hiervoor een ontheffing aanvragen, omdat de uitvoeringswijze van de opdrachtnemer nog niet bekend is.
<ul style="list-style-type: none">• Denk aan de cumulatieve effecten i.r.t. de dijkversterking bij Den Oever. Op dit moment wordt voor de aanvoer van materialen voor de dijkversterking aangestuurd op aanvoer via water.	<ul style="list-style-type: none">• Hierover vindt afstemming plaats tussen het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Rijkswaterstaat.

Dhr. Stammes, De Vries & Van de Wiel

<ul style="list-style-type: none">• Het zou goed zijn als Rijkswaterstaat contact opneemt met de Zeeuwse mosselvisserij.	<ul style="list-style-type: none">• Rijkswaterstaat zal contact opnemen met de Zeeuwse mosselvisserij.
<ul style="list-style-type: none">• Voor De Vries en Van de Wiel is het momenteel nog niet duidelijk waar ze over 2 jaar werken. Afhankelijk van of er een project in de buurt is kan dit betekenen dat de schutsluis veel gepasseerd moet worden.	<ul style="list-style-type: none">• Ter kennisname.
<ul style="list-style-type: none">• Neem 11,4 meter doorvaartbreedte op in de EMVI.	<ul style="list-style-type: none">• Rijkswaterstaat streeft naar een belangrijke hindercomponent in de EMVI, waarbij zowel stremming als doorvaartbreedte onderdeel zijn.

Dhr. Zetzema, Verenigde Jachthavens Monnickendam, bedrijvengroep Waterland en HISWA

<ul style="list-style-type: none">• Het omvaren van cruiseschepen levert meer economische schade op dan enkel de omvaarkosten voor het bedrijf zelf.	<ul style="list-style-type: none">• Rijkswaterstaat heeft onderzoek naar de economische effecten van de stremmingsduur en aangepaste doorvaartbreedte uitgevoerd. Op basis hiervan zijn de keuzes gemaakt voor wat betreft maximale stremmingsduur en doorvaartbreedte. Zoals aangegeven in de presentatie is de globale inschatting van de maximale economische schade voor de scheepvaart door omvaren 0,5 miljoen euro.• Het economische verlies als gevolg van het omvaren een cruiseschip en niet aandoen van Den Oever en/of Texel wordt geschat op circa €115.000, berekend op basis van een verlies van ca. €500 per schip (€250 voor Den Oever en €250 voor Texel) gedurende 3 jaar (na-ijleffect meegenomen) en ca. 75 passages per
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> jaar van cruiseschepen breder dan 9,5 meter. De globale schade plus de indirecte schade als gevolg van het mogelijk wegblijven van de cruiseschepen is veel minder dan de extra investering van een paar miljoen euro voor een bredere doorvaart.
<ul style="list-style-type: none"> De economische gevolgen gaan verder dan Den Oever, ook Texel en Enkhuizen ondervinden effecten. Vooral in september en oktober. 	<ul style="list-style-type: none"> Idem.
<ul style="list-style-type: none"> Start de stremming na de herfstvakantie. 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat zal de periode waarin de volledige stremming mag vallen nogmaals goed bekijken, maar kan op dit moment geen aanpassingen beloven.
<ul style="list-style-type: none"> Geeft het slaan van de damwanden voor de hoofden ook overlast? 	<ul style="list-style-type: none"> Het slaan van de damwanden voor de bouwkuipen voor de werkzaamheden aan het rechter- en linker gedeelte van de keersluis geeft hinder in de vorm van oponthoud.

Dhr. van Zoomeren, Binnenvaart Groep Nederland

<ul style="list-style-type: none"> Jammer dat de maximale doorvaartbreedte tijdens de hinderperiode niet naar 11,4 meter gaat 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat heeft onderzoek naar de economische effecten van de stremmingsduur en kleinere doorvaartbreedte uitgevoerd. Op basis hiervan zijn de keuzes gemaakt voor wat betreft maximale stremmingsduur en doorvaartbreedte. De extra investering voor verdere hinderbeperking zijn veel hoger dan de mogelijke economische schade.
--	--

Dhr. Klanderman, Vereniging van Wadvaarders

<ul style="list-style-type: none"> Start de stremming na de herfstvakantie. 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat zal de periode waarin de volledige stremming mag vallen nogmaals goed bekijken, maar kan op dit moment geen aanpassingen beloven.
--	---

Dhr. Walder, stichting DUPAN

<ul style="list-style-type: none"> Houd rekening met de intrek van glasaal. De schade die door de stremming ontstaat is afhankelijk van het intrekseizoen (maart – eind mei). 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat zal de periode waarin de volledige stremming mag vallen nogmaals goed bekijken, maar kan op dit moment geen aanpassingen beloven.
--	---

<ul style="list-style-type: none"> • Stremming van de schutsluis moet plaats vinden vóór maart, i.v.m. de intrek van glasaal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Idem.
--	---

Dhr. de Herder, burger Wieringen

<ul style="list-style-type: none"> • Aandachtspunt is dat de bruggen kwetsbaar blijven met de gekozen oplossingsvariant. Oplossing is de keersluis verder in de Waddenzee/haven van Den Oever 	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de huidige waterkering al achter de bruggen langs loopt. In de huidige situatie verandert dus niets. Het risico is wel bekend. Vanuit beheer wordt nagedacht over mogelijke maatregelen. Daarnaast is het zeer aannemelijk dat de dijk afgesloten wordt voor verkeer bij een maatgevende storm vanwege veiligheidsoverwegingen.
--	--

Dhr. den Bleker, Watersportverbond regiocommissie IJsselmeer

<ul style="list-style-type: none"> • Blij met de verkorting van de stremmingsduur van 7 naar 3 maanden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ter kennisname.
<ul style="list-style-type: none"> • Start werkzaamheden in 2017 schat ik in als optimistisch. Vraag is of de planning gehaald kan worden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat weet dat de planning ambitieus is, maar het Rijksinpassingsplan is bijna klaar en in mei /juni 2015 gaan de documenten ter visie.

Mevr. Rieter, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

<ul style="list-style-type: none"> • Houd rekening met de gelijktijdigheid in de uitvoering van het project Afsluitdijk en dijkversterking Den Oever door het HHNK. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hierover vindt afstemming plaats tussen het HHNK en Rijkswaterstaat.
--	--

Dhr. Holtes, Watersportverbond, regiocommissie Wadden

<ul style="list-style-type: none"> • Neem glasaal mee in het MER 	<ul style="list-style-type: none"> • In heel Europa is de omvang van de bestanden aan aal in de laatste decennia afgenomen, daarom is sinds 2007 een Europese verordening van kracht die de Europese lidstaten verplicht om maatregelen voor het herstel van de soort te nemen. In het MER is gekeken in hoeverre het project in overeenstemming handelt met de Aalverordening, waarin onder andere maatregelen staan ten behoeve van de
---	---

	antropogene sterfte.
--	----------------------

Mevr. Wennekes, Vereniging voor beroepschartervaart

<ul style="list-style-type: none"> Graag na de herfstvakantie de daadwerkelijke stremming 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat zal de periode waarin de volledige stremming mag vallen nogmaals goed bekijken, maar kan op dit moment geen aanpassingen beloven.
<ul style="list-style-type: none"> Op het moment dat schepen om moeten varen ontstaan langere wachttijden bij Kornwerderzand. Dit betekent ook een toename van hinder voor het wegverkeer. De vraag aan Rijkswaterstaat is om de weg niet altijd voor te laten gaan, daar het wegverkeer niet meer in Den Oever hoeft te wachten dus is langer wachten bij Kornwerderzand logisch. 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat zal deze suggestie zeker meenemen, maar kan op dit moment hierover geen toezeggingen doen.

Dhr. Hoitinga, Participatiegroep Den Oever

<ul style="list-style-type: none"> Ontvangt graag bericht als het RIP ter inzage komt te liggen, maar ook als de omgevingsvergunning ter inzage komt te liggen. 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat zal alle betrokken stakeholders informeren als het RIP ter inzage ligt, maar kan dat niet beloven voor de omgevingsvergunning, aangezien deze door de opdrachtnemer wordt aangevraagd. De terinzagelegging van de omgevingsvergunning zal te zijner tijd gepubliceerd worden in de huis-aan-huisbladen.
--	---

Dhr. Altink, Toerzeilers en TU Delft

<ul style="list-style-type: none"> De doorvaartbreedte oprekken, zodat deze tijdens de werkzaamheden 14 meter blijft. 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat heeft onderzoek naar de economische effecten van de stremmingsduur en kleinere doorvaartbreedte uitgevoerd. Op basis hiervan zijn de keuzes gemaakt voor wat betreft maximale stremmingsduur en doorvaartbreedte. De extra investering voor verdere hinderbeperking zijn veel hoger dan de mogelijke economische schade.
--	--

Dhr. de Weerd, Schuttevaer

<ul style="list-style-type: none"> Vindt dat ten tijde van de doorvaartbreedtebeperking (max. 24 maanden) geen stremming mag plaatsvinden bij Kornwerderzand 	<ul style="list-style-type: none"> Rijkswaterstaat zal nagaan of dit in het contract meegegeven kan worden.
---	--

<ul style="list-style-type: none"> • Maakt zich zorgen over de 'boete' die de opdrachtnemer krijgt, want het Rijk strijkt dat op i.p.v. de sector. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ter kennisname.
<ul style="list-style-type: none"> • Lege passagiersschepen kennen weinig waterverplaatsing, deze schepen kunnen wel door een doorvaartbreedte van 12 meter. Misschien opnemen als prikkel voor de opdrachtnemer? Een vol schip moet wel omvaren. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat zal nagaan of deze suggestie meegegeven kan worden in het contract.

Dhr. Hovius, Participatiegroep Den Oever

<ul style="list-style-type: none"> • Zorgen over de economische schade voor het achterland door de stremming en doorvaartbreedte van 11 meter (m.n. Rijn cruiseschepen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat heeft onderzoek naar de economische effecten van de stremmingsduur en aangepaste doorvaartbreedte uitgevoerd. Op basis hiervan zijn de keuzes gemaakt voor wat betreft maximale stremmingsduur en doorvaartbreedte. Zoals aangegeven in de presentatie is de globale inschatting van de maximale economische schade voor de scheepvaart door omvaren 0,5 miljoen euro. • Het economische verlies als gevolg van het omvaren een cruiseschip en niet aandoen van Den Oever en/of Texel wordt geschat op circa €115.000, berekend op basis van een verlies van ca. €500 per schip (€250 voor Den Oever en €250 voor Texel) gedurende 3 jaar (na-ijleffect meegenomen) en ca. 75 passages per jaar van cruiseschepen breder dan 9,5 meter. • De globale schade plus de indirecte schade als gevolg van het mogelijk wegblijven van de cruiseschepen is veel minder dan de extra investering van een paar miljoen euro voor een bredere doorvaart.
<ul style="list-style-type: none"> • Complimenten voor het verslag van de vorige bijeenkomst. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ter kennisname.

Dhr. de Waal, Participatiegroep Den Oever

<ul style="list-style-type: none"> • Zorgen over neveneffecten op langere termijn als cruiseschepen afhaken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Rijkswaterstaat heeft onderzoek naar de economische effecten van de stremmingsduur en aangepaste doorvaartbreedte uitgevoerd. Op basis hiervan zijn de keuzes gemaakt voor wat betreft maximale stremmingsduur en doorvaartbreedte. Zoals aangegeven in de presentatie is de globale inschatting van de maximale economische schade voor de scheepvaart door omvaren 0,5 miljoen euro. • Het economische verlies als gevolg van het
---	--

	<p>omvaren een cruiseschip en niet aandoen van Den Oever en/of Texel wordt geschat op circa €115.000, berekend op basis van een verlies van ca. €500 per schip (€250 voor Den Oever en €250 voor Texel) gedurende 3 jaar (na-ijleffect meegenomen) en ca. 75 passages per jaar van cruiseschepen breder dan 9,5 meter.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De globale schade plus de indirecte schade als gevolg van het mogelijk wegblijven van de cruiseschepen is veel minder dan de extra investering van een paar miljoen euro voor een bredere doorvaart.
<ul style="list-style-type: none"> • Het mogelijke ruimtebeslag t.b.v. de versterking van de voorhavendammen is een zorgpunt/probleem. Bij de Zuiderhaven hebben de mensen plannen voor vissteigers. 	<ul style="list-style-type: none"> • De versterking van de voorhavendammen is nu een aantal jaren van tevoren bekend. Mensen kunnen in hun plannen hiermee rekening houden.