

Datum : 28 februari 2006
Aan : Ministerie van Verkeer en Waterstaat

‘Quick-scan kosten en baten Zuid-Willemsvaart’, een second opinion

1 Inleiding

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het CPB gevraagd een beoordeling te geven van de ‘Notitie Quick-scan kosten en baten Zuid-Willemsvaart’. Daartoe worden de volgende aspecten op een summiere wijze behandeld:

1. Omschrijving van de project- en nulalternatieven;
2. Ontwikkeling van de goederenstromen;
3. De kosten-batenanalyse.

2 De project- en nulalternatieven

De voorgenomen verbetering van Zuid-Willemsvaart omvat twee projecten:

1. Een nieuw kanaalgedeelte (klasse IV- vaarweg) tussen Van Dungen (aftakkingpunt) en de Maas (nabij Empel). Het tracé van het nieuw te graven kanaal loopt tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen door en wordt zoveel mogelijk gebundeld met de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch.
2. Vernieuwing van sluizen 4, 5 en 6 tussen Veghel en Helmond/Son tot klasse IV (110x12,5x3,5 meter).

De realisering van het nieuwe kanaalgedeelte om 's-Hertogenbosch kan zinvol zijn zelfs als de sluizen niet worden vernieuwd, omdat dan vervoer met klasse IV schepen tot Veghel mogelijk is. De vernieuwing van de sluizen IV heeft echter geen zin als het nieuwe kanaal niet wordt aangelegd.

In het nulalternatief blijft het huidige kanaal klasse-II door 's-Hertogenbosch in gebruik voor de beroepsvaart, en wordt alleen het hoogst noodzakelijk onderhoud uitgevoerd. De sluisen 4, 5 en 6 worden niet vernieuwd. Beroeps- en recreatievaart tussen Veghel en Helmond is niet meer mogelijk. Het kanaal vervult alleen een functie voor de waterafvoer.

3 Ontwikkeling van de goederenstromen

In het nulalternatief nemen de goederenstromen met bestemming Veghel toe van ca. 1,2 miljoen ton nu tot 1,77 miljoen ton in 2020. De groei betreft voornamelijk bulk. Het aandeel van de binnenvaart in het container vervoer blijft op zijn huidige niveau (ca. 15%). In 2020 worden in dit traject ca. 22.000 TEU vervoerd (nu ca. 10.000). In het traject Veghel-Helmond wordt niets vervoerd, omdat dit traject niet meer beschikbaar is voor de beroepsvaart. Wel is vervoer naar deze regio mogelijk via de Willemsvaart.

Voor de projectalternatieven zijn twee scenario's ontwikkeld, te weten het 'Conservatief' scenario en het 'Nieuwe markten' scenario.

Zowel in het Conservatief scenario als in het Nieuwe markten scenario neemt het vervoer met herkomst/bestemming Veghel toe tot 2,32 miljoen ton in 2020. Deze toename ten opzichte van het nulalternatief betreft bijna exclusief bulkvervoer.

Het verschil tussen de twee scenario's ligt in de ontwikkeling van de goederenstromen met herkomst/bestemming Helmond/Son. Deze goederenstromen nemen toe van ca. 1,3 miljoen ton nu tot 2,40 miljoen ton in 2020 in het Conservatief scenario en tot 3,63 miljoen ton in het Nieuwe markten scenario. De bulksector groeit van ca. 1,2 miljoen ton nu tot ca. 1,74 miljoen ton in het Conservatief scenario en 2,63 miljoen ton in het Nieuwe Markten scenario. Het containervervoer neemt toe van ca. 10.000 TEU nu tot ca. 31.000 TEU in beide scenario's. Het aandeel van de binnenvaart in de containers neemt toe van ca. 15% nu tot 25% in 2020. Er ontstaat een nieuw segment van palletvervoer (stukgoed) dat 0,35 miljoen ton in het Conservatief scenario bedraagt en 0,69 miljoen ton in het Nieuwe Markten scenario. Dit is ongeveer tussen 1 à 2 procent van de aan- en afvoer van pallets in dit gebied.

Er wordt aangenomen dat na 2020 de goederenstromen blijven groeien met 1% per jaar.

Daarnaast zijn varianten met 0,5% en 1,5% groei per jaar geanalyseerd.

Daar in een eerder stadium overleg hierover is geweest met het CPB, lijkt ons de geschetste ontwikkeling plausibel.

4 De kosten-batenanalyse

De Quick-scan geeft een negatieve Netto Contante Waarde (NCW) in het centrale pad (7% discontovoet rekening houdend met een risico-opslag van 3%) voor zowel de omlegging van de

Zuid-Willemsvaart (-72 à -87,5 miljoen euro) als de vernieuwing van de sluisen 4, 5 en 6 (-31 à -44 miljoen euro). Met een discontovoet van 5.5% en het 'Nieuwe markten' scenario blijven de kosten de baten overtreffen (-53 miljoen euro voor de omlegging en -21 miljoen voor de sluisen).

De wijze waarop de baten zijn berekend lijkt ons correct. Onze enige opmerking betreft de goede suggestie dat er belangrijke niet gemonetariseerde maatschappelijke effecten zouden zijn die aanzienlijke extra baten met zich mee zouden brengen. Letterlijk wordt het volgende gezegd:

'Uit de Quick-scan volgt dat volgens de berekeningen de omlegging van de Zuid-Willemsvaart en de vergroting van de sluisen 4, 5 en 6 geen positieve bijdrage leveren aan de nationale welvaart. Hierbij dient opgemerkt te worden dat er substantiële 'maatschappelijke effecten' niet zijn meegenomen, omdat deze niet of nauwelijks te kwantificeren zijn. Het gaat hier met name om de verbeteringen aan de regionale economie, natuur, ruimtegebruik, woon- en werkmilieu, delen van het leefmilieu, sanering recreatie(-vaart) en bescherming tegen hoog water en reistijdbesparingen voor zowel het scheepvaart als het wegverkeer'.

Het is de vraag of de realisering van de projecten omvangrijke extra effecten voor de regionale economie met zich meebrengt. Immers, de realisering van de omlegging zal bij goed werkende markten andere activiteiten verdringen waardoor de ene activiteit door de andere wordt vervangen. Alleen in bijzondere omstandigheden is er enige extra, meestal beperkte, indirecte toename van de welvaart. Zulke indirecte effecten kunnen soms ook negatief uitpakken. Alleen het 'tax burden effect' brengt een toename van de effectieve kosten met ca. 25% met zich mee. Wat wel een belangrijke niet gewaardeerde baat kan zijn is het positief ruimtelijk effect voor het centrum van 's-Hertogenbosch dat de omlegging met zich mee zou brengen.

Wat betreft de natuur- en milieueffecten zijn deze grotendeels gekwantificeerd voorzover zij toe te rekenen zijn aan de binnenvaart (vaarwegfunctie gerelateerde kosten). Kosten die niet direct gerelateerd zijn met de vaarwegfunctie of de milieu- en natuureffecten van de vaarwegfunctie zijn niet meegerekend. Het is dus niet terecht de suggestie te wekken dat de kosten van de vaarwegfunctie extra natuurbaten met zich mee zouden brengen, omdat de daarmee gemoeide extra kosten ook niet in de projectresultaten zijn meegerekend. Deze kosten, waarvan geen baten zijn gekwantificeerd, bedragen 38 miljoen euro. Daar de realisering van deze 'natuuruitgaven' wat betreft de besluitvorming gekoppeld is aan de verbetering van de vaarwegfunctie zou het wenselijk zijn enig inzicht te hebben in de baten die deze uitgaven van 38 miljoen opleveren.