
Reactie op investeringsvoorstel B2 “Vitale, robuuste, veilige en bevaarbare rivieren”

Auteur	Carl Koopmans
Datum	26 maart 2021
Rapportnummer	2021-24E

Samenvatting

De voorgestelde maatregelen om de vaardiepte van de Waal te vergroten zijn mogelijk rendabel in een scenario met snelle klimaatverandering. Het BBP-effect is klein vergeleken met het totale BBP: enkele duizendsten van procenten. Het totale BBP-effect zou echter hoger kunnen zijn dan het geïnvesteerde bedrag. Het is gewenst dat de baten van afzonderlijke maatregelen zichtbaar worden. En het is verstandig om ook de merites van latere aanleg te onderzoeken.

De meerwaarde van de sluizen in het voorstel, ten behoeve van een omvaarroute via de Maas, is onduidelijk als de vaardiepte van de Waal wordt vergroot.

Effecten, kosten en baten

- In het voorstel worden terugverdiertijden van 13 en 33 jaar berekend voor maatregelen om de vaardiepte van de Waal te vergroten. Er is ten onrechte geen MKBA uitgevoerd op basis van gediscoteerde baten. Een indicatieve berekening (door Koopmans) geeft aan dat de gediscoteerde baten van maatregelen om de vaardiepte van de Waal te vergroten, opgeteld over een periode van 100 jaar, de kosten van deze maatregelen (€ 600 mln.) zouden kunnen overtreffen.¹
- Deze cijfers zijn gebaseerd op een scenario met snelle klimaatverandering, met een toename van dagen met lage rivierafvoer (voorstel, p. 8). Het is niet duidelijk of de maatregelen om de vaardiepte van de Waal te vergroten ook in andere scenario's rendabel zijn.
- Om de vaardiepte van de Waal te vergroten zijn er in het voorstel twee categorieën van maatregelen ('hard' en 'zacht'), waarbinnen verschillende afzonderlijke maatregelen mogelijk zijn. Het voorstel kiest voor een combinatie van methoden uit de twee categorieën, o.b.v. morfologische overwegingen (p. 6). De kosten van afzonderlijke maatregelen worden weergegeven, maar niet de effecten en baten van afzonderlijke maatregelen. Mogelijk zijn sommige maatregelen rendabeler dan andere. Het is daarom gewenst dat ook effecten en baten van afzonderlijke maatregelen zichtbaar worden.
- De wijze waarop de verwachte baten worden berekend is onduidelijk. Het voorstel (p. 9) verwijst naar eerste resultaten van stresstesten die momenteel worden uitgevoerd naar de effecten van droogte en bodemerosie voor de bevaarbaarheid. Deze stresstesten zijn echter niet meegevoerd. Hierdoor is onhelder op hoeveel droge jaren de baten zijn gebaseerd, en welke kosten-cijfers zijn gebruikt voor een droog jaar.²

¹ In die berekening zijn de baten log-lineair geïnterpoleerd en geëxtrapoleerd naar een periode van 100 jaar, op basis van baten van € 18 mln. in 2020 en € 44 mln. in 2050. De baten zijn gediscoteerd met 4,5%.

² De studie van UPT Erasmus? Het onderzoek van Ecorys? Andere bronnen?

- Het voorstel schetst een kostenbesparing voor de binnenvaart door verdiepen van de Waal van € 18 miljoen in 2020 en € 44 mln per jaar in 2050 (p. 9), in een scenario met snelle klimaatverandering. Interpolatie (door Koopmans) laat zien dat de baten in 2040 circa € 30 mln tot € 35 mln zouden zijn. Bij een BBP in de orde van € 900 miljard zou dat betekenen dat het BBP in 2040 circa 0,003 tot 0,004% hoger ligt. Een indicatieve berekening (van Koopmans) geeft aan dat het totale opgetelde en gediscoteerde BBP-effect (over een periode van 100 jaar) hoger zou kunnen zijn dan het geïnvesteerde bedrag.
- De voorgestelde investering lost een probleem op dat toeneemt in de tijd door klimaatverandering. De baten van vergroten van de vaardiepte van de Waal zijn op lange termijn veel groter dan op korte termijn (2050: € 44 mln, 2020: € 18 mln, zie p. 9). Daarmee lijkt het probleem niet zeer urgent. Het verdient aanbeveling om ook de merites van latere aanleg te onderzoeken.
- Het voorstel beschrijft (p. 5) dat de hoogwaterveiligheid toeneemt doordat water sneller kan worden afgevoerd, waardoor bovenstrooms de waterstanden dalen. Het is niet duidelijk of dit ook betekent dat de waterstanden benedenstrooms stijgen, en of dit risico's vergroot.
- Naast het verdiepen van de Waal wordt voorgesteld om de aansluiting van de Waal op de Maas en de Maas zelf te verbeteren, met twee nieuwe sluizen. Het doel daarvan is om het mogelijk te maken dat schepen bij droogte omvaren via de Maas. Als de route via de Waal wordt verbeterd, kunnen schepen bij droogte vaker via de Waal varen. Het is niet duidelijk wat de meerwaarde van het verbeteren van de omvaarroute via de Maas dan nog is.
- Het voorstel geeft aan (p. 12) dat een investering van 900 mln. de reguliere budgetten voor mobiliteit in het Infrastructuurfonds (straks Mobiliteitsfonds) te boven gaat. Het is niet duidelijk waarom dit zo zou zijn. Het Infrastructuurfonds besteedt miljarden euro's per jaar. Eerder zijn uit het fonds substantiële investeringen in rivieren gefinancierd (o.a. ruimte voor de rivier, sluizen).
- Het voorstel maakt niet duidelijk of er op de langere termijn waarop het waterstanden probleem optreedt, adaptaties mogelijk zijn in de binnenvaart zelf (bijv. schepen met minder diepgang inzetten).

“Informatie & disclaimer”

SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data”.

Copyright © 2021 SEO Amsterdam. Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit deze notitie te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit deze notitie mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl
