

Second opinion en
herberekening MKBA
Bochtafsnijding Schie

Update van de second opinion uit 2009

Notitie

Delft, november 2014

Opgesteld door:

M.E. (Martine) Smit

M.J. (Martijn) Blom

A. (Arno) Schroten





1 Inleiding

In 2008 is in opdracht van de provincie Zuid-Holland door economisch onderzoeksbureau NEA een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd van de Bochtafsnijding Delftse Schie (NEA, Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse Bochtafsnijding Schie, 2008). De effecten van de bochtafsnijding worden hierin afgezet tegen het nulalternatief: handhaven huidige situatie en uitvoeren van groot onderhoud. De maatschappelijke meerwaarde van de bochtafsnijding kwam uit op 2,5 mln. Dit rapport verscheen eind oktober 2008.

Op verzoek van de Vereniging Tegen Milieubederf (VTM) en het Overschiese Bewonersinitiatief heeft CE Delft in 2009 een second opinion uitgevoerd op deze studie. Hierin werd gesteld dat er met betrekking tot de prognose van het goederenvervoer over de Schie onvoldoende recht gedaan is aan een mogelijke ontwikkeling die negatiever zou kunnen zijn.

De realisering van de bochtafsnijding, aanvankelijk voorzien per eind 2009, zal naar verwachting per eind 2015 worden afgerond. De VTM heeft daarom CE Delft verzocht de in 2008 opgestelde MKBA door te rekenen aan de hand van inmiddels beschikbare data¹. Dit betreft volumegegevens van het goederenvervoer over de Schie en het aantal scheepspassages in de periode 2007 t/m 2013.

Met deze data heeft CE Delft drie aanvullende scenario's doorgerekend en op basis daarvan een update gemaakt van onze second opinion uit 2009. Binnen deze notitie spreken wij ons niet uit over het realiteitsgehalte van de verschillende scenario's; we beperken ons tot het schetsen van de gevolgen ervan voor het MKBA-resultaat.

Deze notitie is als volgt ingedeeld. Eerst gaan we in op een algemene beoordeling van de MKBA, daarna worden specifieke punten uit de MKBA besproken en tot slot worden de resultaten van de herberekening van de MKBA gepresenteerd op basis van de nieuwe vervoersprognoses.

2 Algemene beoordeling

In Nederland is het gebruikelijk om een MKBA uit te voeren volgens de OEI-leidraad. In deze leidraad zijn richtlijnen opgenomen voor de uitvoering van een kosten-batenanalyse en welke effecten moeten worden meegenomen. De onderhavige MKBA is conform de eisen die in Nederland gesteld worden en de bijbehorende rapportage is helder van opzet en transparant in de gehanteerde aannames en brondata. Er wordt een helder onderscheid gemaakt tussen interne en externe effecten.

De MKBA is gebaseerd op meerdere scenario's ten aanzien van de vervoersbewegingen over de Delftse Schie en tevens is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij een alternatieve discontovoet (hoger en lager dan in de base case), alternatieve inschattingen van de investeringskosten (halvering en verdubbeling) en een andere vervoersvraag (hoger en lager) zijn doorgerekend. Ook onder deze alternatieve aannames bleek de Netto Contante Waarde (NCW) positief te zijn. Daaruit trekt NEA de conclusie dat het

¹ Op verzoek van VTM aangeleverd door het ministerie van I&M (Rijkswaterstaat).



positieve MKBA-resultaat robuust is voor verschillende toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van het nul- en projectalternatief. Deze scenario's zijn echter gebaseerd op positieve groeifactoren en nationale gemiddelden en houden geen rekening met regionale factoren en een mogelijk dalende trend in het aantal vervoersbewegingen over de Schie.

De Delftse Schie wordt gebruikt door beroeps- en recreatievaart. Uit de probleemanalyse - ontleend aan de provinciale Nota Vaarwegen en Scheepvaart (PZH, 2006) - blijkt dat de bochten in het traject bij Overschie een knelpunt vormen voor passerende binnenvaartschepen, hetgeen tot reistijdverlies (manoeuvreren), efficiencyverlies (beperkende straal waardoor geen langere schepen ingezet kunnen worden) en extra brandstofgebruik (wachttijd en manoeuvreren) leidt. Het is echter van belang op te merken dat de capaciteit van de Delftse Schie niet alleen beperkt wordt door de beperkende straal van de bocht, maar tevens door andere knelpunten zoals de bevaarbare breedte, diepte en doorvaartbreedte van de Hoge Brug. Uit de gehouden marktconsultatie blijkt dat 'de Hoge Brug door schippers en industrie als een groter knelpunt wordt gezien dan de scherpere bochten bij Overschie'. De vervoerseffecten zijn dus afhankelijk van (mogelijk) meerdere met elkaar samenhangende beperkende factoren in de capaciteit. De MKBA zou dan ook aan nut winnen wanneer deze knelpuntenanalyse integraal was uitgevoerd en dit had geleid tot een bredere definiëring van mogelijke alternatieven ter verbetering van de capaciteit van de Schie. Uit een dergelijke MKBA had dan namelijk ook afgeleid kunnen worden in hoeverre de afzonderlijke alternatieven (doorvaartbreedte van de Hoge Brug, bocht-afsnijding en eventuele doorvaartdiepte) alsook de combinatie van alternatieven (nog steeds) een positieve MKBA-uitkomst zouden opleveren. Nu resteert de vraag in hoeverre de verwachte reistijdwinst en schaalvergroting volledig zijn toe te schrijven aan de bochtafsnijding, terwijl schippers zelf vooral de doorvaartbreedte van de Hoge Brug aanvoeren als belangrijkste knelpunt. De vraag is of de schaalvergroting van schepen (verlenging van de Hageaars van 70 tot 75 meter en verbreding) uitsluitend zal plaatsvinden nadat zowel de bochtafsnijding *in combinatie met* de verbetering van de doorvaartbreedte van de Hoge Brug is gerealiseerd.

Anders gezegd: Dit roept de vraag op of het niet noodzakelijk is om naast de Bochtafsnijding ook de doorvaartbreedte (Hoge Brug) te verbeteren om de in het NEA-rapport voorziene groei en opschaling van het goederenvervoer over de Schie te kunnen realiseren. Indien dat het geval is, zal dit een negatief effect op de gepresenteerde rendementen van het projectalternatief hebben. Een integrale benadering van de probleemanalyse en te formuleren projectalternatieven wordt in de Leidraad OEI aangeraden. Daarmee ontstaat ook een integraal inzicht in het maatschappelijk rendement van alternatieven.

3 Beoordeling specifieke punten

Prognose vervoersprestatie

De uitkomsten van een MKBA hangen altijd sterk samen met de kwaliteit en betrouwbaarheid van de zogenaamde fysieke effecten; in deze MKBA betreft dit de effecten van huidige en toekomstige vervoersprestatie op de Schie.

Goederenvervoer

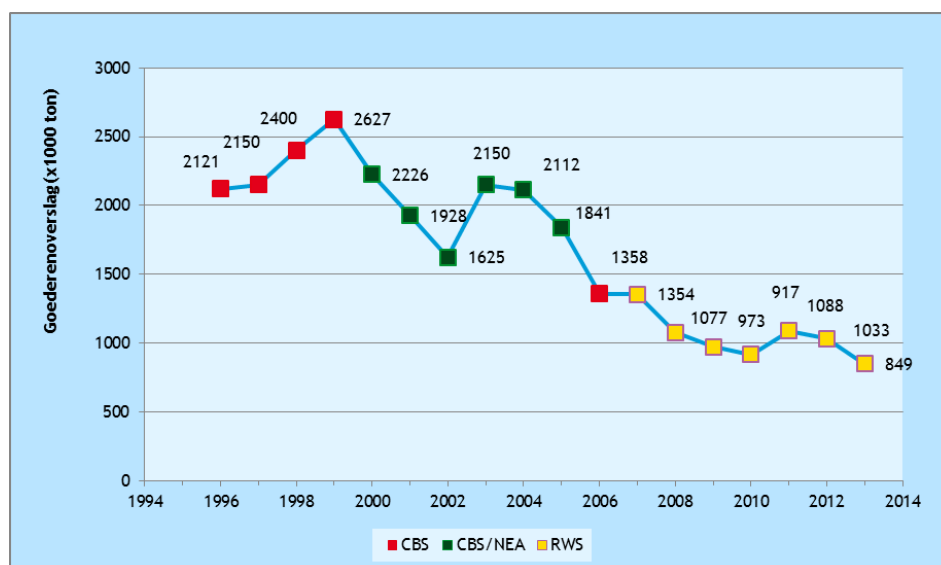
In het NEA-rapport wordt een stagnerende trend gesignaleerd voor het goederenvervoer over de Schie tussen 2000 en 2005 (tabel 2.5, p.17). In Figuur 1 wordt deze ontwikkeling weergegeven door middel van de groene punten.



Om een volledig beeld te krijgen van de goederenoverslag op het traject van de Schie is de data van NEA aangevuld met historische data van het CBS (rode punten) en nieuw beschikbare data van Rijkswaterstaat (gele punten)².

Figuur 1 laat zien dat tussen 1996 en 2013 de goederenoverslag is afgenomen van 2,1 naar 0,8 mln ton, een afname van bijna 60% in 17 jaar tijd.

Figuur 1 Goederenoverslag in de gemeenten Delft, Den Haag, Rijswijk en Voorburg (1995-2013)



Bron: CBS data (Statline): Statistiek van de Binnenlandse Binnenvaart per gemeente, Rijkswaterstaat (RWS) en NEA (2008).

Hoewel aanvankelijk gedacht zou kunnen worden dat de daling in de goederenoverslag veroorzaakt wordt door de economische crisis, laat Figuur 1 zien dat de dalende trend zich al geruime tijd voordoet. Dit wordt tevens bevestigd in het rapport van Buck Consultants International (2008), waarin gesteld wordt dat het aandeel van kleine schepen (< 1.500 ton) in de binnenvaartvloot is afgenomen en dat deze tendens ruim 20 jaar geleden is ingezet.³

NEA gaat er voor de periode 2004-2040 in het nulalternatief (dus zonder bochtafsnijding) vanuit dat het goederenvervoer over de Schie zal toenemen. De gebruikte groeifactoren zijn positief en gebaseerd op nationale gemiddelden voor de groei van het goederenvervoer over water. NEA heeft naar onze mening onvoldoende onderbouwd waarom gemiddelde nationale groeivoeten van toepassing zijn op een schakel in het vaarwegennet die tot op heden een beperkte functie heeft vervuld en die tevens sterk regionaal bepaald wordt. Zoals terecht wordt opgemerkt in de NEA-rapportage wordt het vervoer over de Schie in zeer sterke mate bepaald door aanvoer van bouwgrondstoffen ten behoeve van bouwactiviteiten in Den Haag en Delft (noordelijke richting) en in mindere mate door afvoer van afval (zuidelijke richting). Met de stabilisering van nieuwe bouwprojecten in de regio

² De door de opdrachtgever aangeleverde data voor 2007-2013 zijn afkomstig van Rijkswaterstaat (RWS), en zijn afgeleid uit door schippers gemelde herkomsten en bestemmingen.

³ Toekomst klein schip in de binnenvaart, Buck Consultants International (september 2008).

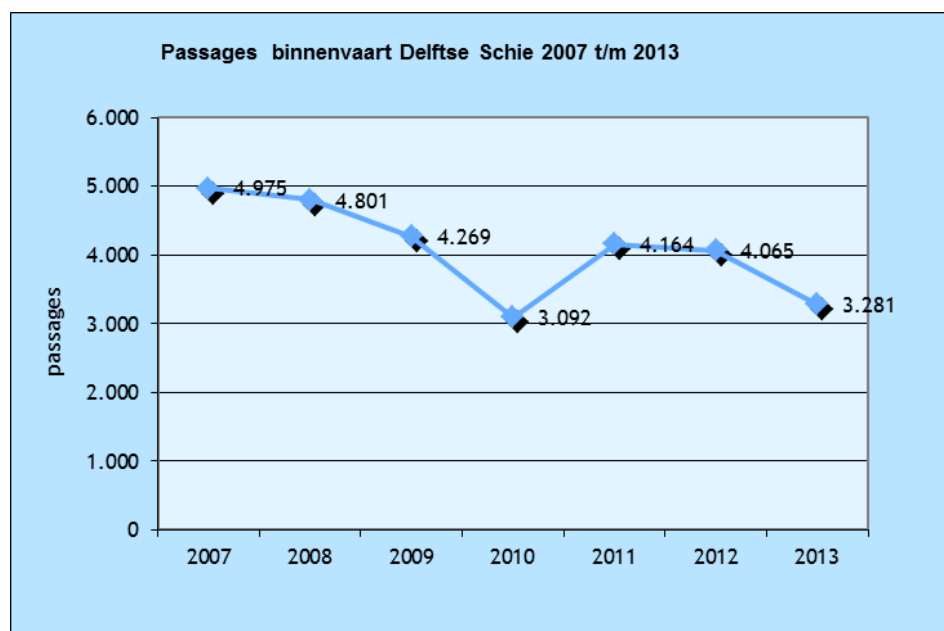


Haaglanden en Delft is in de ontwikkeling van het aantal scheepvaartbewegingen in de NEA-rapportage echter geen rekening gehouden. De hierboven geconstateerde dalende trend in de goederenoverslag in de periode 2003-2014 leidt eerder tot een lagere groeiverwachting.

Scheepspassages

Naast een stijgende ontwikkeling in het goederenoverslag gaat NEA ook uit van een toenemend aantal scheepspassages over de Schie tussen 2004 en 2040. Het aantal scheepspassages over de Schie is in 2006 door middel van tellingen vastgesteld op 4.643 (zie NEA-rapport tabel 2.1, p.13). Ten behoeve van de prognose is later in het NEA-rapport uitgegaan van 7.817 passages in 2004, met een groei naar 9.165 passages in 2040 (NEA-rapport, tabel 3 en 6, p33). Deze scheepspassages heeft NEA berekend op basis van de hoeveelheid goederenoverslag en beladingsgraad. Uit de nu beschikbare gegevens over scheepspassages over de Schie blijkt dat het aantal scheepspassages tot en met 2013 aanzienlijk lager ligt dan destijds door NEA aangenomen. In Figuur 2, is de ontwikkeling van het aantal scheepspassages van de binnenvaart over de Schie weergegeven voor de periode 2007 tot 2013.⁴

Figuur 2 Scheepspassages binnenvaart Schie (2007-2013)



Bron: Tellingen Abtswoudsebrug (RWS).

Het aantal passages van de binnenvaart over de Schie is gedaald van 4.975 naar 3.281 passages in de periode 2007-2013, een daling van 34% in zes jaar tijd.⁵ Evenals bij de goederenoverslag kan worden geconcludeerd dat

⁴ De door de opdrachtgever (VTM) aangeleverde data voor 2007-2013 zijn afkomstig van Rijkswaterstaat (RWS), en zijn afgeleid uit door schippers gemelde herkomsten en bestemmingen. Meetpunt tussen Abtswoudse brug en Kruithuisbrug.

⁵ Kanttekening bij Figuur 2 is dat een belangrijk deel van het containervervoer in het 2^{de} kwartaal van 2010 ontbrak, wat de scherpe daling in 2010 verklaart. Het jaar 2010 is in verdere berekeningen dan ook buiten beschouwing gelaten.



waargenomen passagegegevens voor recente jaren aanzienlijk lager uitvallen dan de door NEA opgestelde prognose.

Om de mogelijke gevolgen van een lagere vervoersgroei op de Schie op het maatschappelijk rendement van de bochtafscheiding in kaart te brengen, heeft CE Delft drie aanvullende scenario's doorgerekend. Uitgangspunt voor deze scenario's zijn de nieuw beschikbare statistieken zoals die hierboven zijn gepresenteerd. De resultaten van deze doorrekeningen zijn opgenomen in Paragraaf 4.

Veiligheid

Veiligheid is een belangrijk thema. Het thema is niet gekwantificeerd in de MKBA, maar de verhoging van veiligheid is een belangrijk argument om de bochtafsnijding aan te leggen. Met name de nautische veiligheid is momenteel zorgelijk doordat het zicht voor schippers beperkt is. Er zijn nog geen ongelukken gebeurd, maar vooral voor recreatieve schippers kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan. Beter zicht kan inderdaad de veiligheid vergroten, maar feitelijk inzicht in de ernst van de huidige situatie, bijv. gebaseerd op de marktconsultatie onder schippers of inschatting van het aantal bijna-ongevallen, ontbreekt in het rapport.

Onderhoud

De aanleg van de bochtafsnijding heeft een significante invloed op de onderhoudskosten van de vaarweg. De situatie in de bochten was in 2008 dusdanig dat onderhoud noodzakelijk was⁶. Zonder verdere argumentatie, behalve dat de strategie 'doorpakken en nethouden (duurste onderhoudsstrategie à 930.000 euro, bestaande uit vervanging van grote delen van de oevers van de binnenbocht) aanbevolen lijkt', worden de kosten van *groot* onderhoud aan het nulalternatief toegerekend. Wanneer bijv. de kosten van de middenstrategie à 241.000 euro ('aanpakken en bijhouden') zouden worden toegerekend zou de eenmalige investering in de bochtafsnijding op 2,5 miljoen euro uitkomen (verschil tussen projectalternatief en nulalternatief = input KBA). Hier lijkt de toegerekende kostenbesparing wat hoog.

Missende posten

Wij missen enkele welvaartsposen in de MKBA die, ook al zijn deze moeilijk te kwantificeren en te monetariseren, voor de volledigheid niet mogen ontbreken. Recreatiebaton (positief) hebben wel degelijk invloed op de welvaart van gebruikers van de Schie ongeacht of deze tot financiële stromen leiden. Deze dienen op zijn minst als pro memorie (PM) post te worden opgenomen. Dat geldt ook voor de cultuurhistorische en landschappelijke waarde van het vrije uitzicht vanuit de polder op Overschie. Onder bewoners leeft sterk de angst dat ongeacht de invulling van de functie van het Kethel-eiland, het zicht op Overschie definitief verloren gaat. De MKBA gaat op dit punt uit van een invulling die voldoet aan de groen-blauwe bestemming die vanuit de provincie hieraan wordt meegegeven, waarin bebouwing is uitgesloten. In hoeverre de cultuurhistorische en landschappelijke waarde negatief wordt beïnvloed door verschillende tracés van de bochtafsnijding zal nader moeten worden getoetst. Naast de in 2008 geschatte welvaartseffecten voor bewoners in de waardeverandering van hun woning, kan voor bezoekers en recreanten sprake zijn van een niet-geprijsde welvaartsvermindering.

⁶ In het najaar van 2007 zijn de oeverconstructies op diverse locaties tussen Doenkadebrug en Hogebrug vernieuwd; in de (tweede) binnenbocht bij Overschie is een damwand aangelegd.



Ook deze laatste behoren, evenals de nieuw gecreëerde recreatiebaten (eiland en water) in een MKBA te worden opgenomen.

De effecten op de cultuurhistorische en landschappelijke waarde kunnen worden beïnvloed door een andere invulling van het Ketheleiland. De gemeente Rotterdam is primair verantwoordelijk voor de inrichting van het eiland. Vooral nog gaat de provincie uit van een groene invulling van het eiland.

Het is in dit geval niet ongebruikelijk om te kijken naar een alternatieve invulling, te meer daar de investeringskosten van de bochtafsnijding mogelijk zouden kunnen worden gefinancierd uit de uitgifte van nieuwe grond. In Paragraaf 9.3 op blz. 58 van het NEA-rapport wordt dit als volgt aangehaald: *“Ook kan er in termen van de ruimtelijke invulling van het terrein rond de bochtafsnijding een inkomstenbron worden gecreëerd. Dit effect is echter niet in dit onderzoek gekwantificeerd, vooral ook omdat er reeds is aangegeven dat er een ‘blauwe/groene’ invulling wordt gegeven... .”*

Figuur 3 Het veel geschilderde historische zicht op Overschie met karakteristieke toren van de Grote Kerk⁷



Indien kwantificering en monetaarisering ondoenlijk blijkt, dan zou ook deze post op PM moeten worden gezet.

Presentatie posten

Omwille van de transparantie zou het zinvol zijn de ingeschatte gemiddelde waardevermeerdering van 2% van de betreffende 50 woningen (met mogelijkheid tot aanleg van eigen steiger aan de Schie) uit te splitsen naar de positieve waardevermeerdering van (de beschikbaarheid van) een eigen afmeerplek en de extra onderhoudskosten die voor rekening komen van de bewoners. Op pag. 52 meldt de NEA-rapportage dat al rekening is gehouden met deze onderhoudskosten voor de particuliere oevers in de taxatie van de waardevermeerdering door de makelaar (onderhoud zit dus al in de 2% waardetoeename). Tevens is het onduidelijk in hoeverre het hier gaat om de mogelijkheid (optiewaarde) of de daadwerkelijke aanwezigheid van afmeerplaatsen, welke in het laatste geval ook tot een opname zou moeten leiden van een investeringspost om de steigers aan te leggen.

⁷ Dit zicht op Overschie met op de voorgrond de koeien en schapen in de polder is te zien vanaf het fietspad (naar Kethel) tussen de polder en bedrijventerrein Noord-West. Of vanuit de Doenkadebrug, als men vanuit Delft komt.

4 Vervoersprognose en nieuwe resultaten

De gehanteerde vervoersprognose van NEA (2008) in de MKBA heeft grote invloed op de uitkomsten van de MKBA. De vervoersaantallen werken door op zowel interne baten (reistijdwinst, brandstofbesparing door efficiency) alsook op externe baten (minder emissies). Een stijgende ontwikkeling van het aantal passages leidt tot grotere reistijdbaten en lagere kosten door minder brandstofverbruik. Bij een lagere ontwikkeling van vervoersaantallen zullen de baten en kostenbesparingen lager uitvallen.

Scenario's op basis van nieuwe passage intensiteiten

CE Delft heeft op basis van de nieuw beschikbare scheepspassages voor de MKBA Bochtafsnijding Schie (NEA, 2008) drie aanvullende passagescenario's ontwikkeld. Voor deze drie scenario's is doorgerekend wat de effecten zijn op het netto contante waarde saldo (NCW) van kosten en baten. Hierbij zijn dezelfde aannames aangehouden als in het NEA-rapport, zoals het prijspeil, discontovoet, tijdspad, emissiefactoren, etc.

In de drie aanvullende scenario's wordt uitgegaan van de recente tellingen voor de passages in 2011-2013. Na 2013 volgen de scenario's een groeipad met respectievelijk een dalende trend (Scenario 1), een constante trend (Scenario 2) en een licht stijgende trend (Scenario 3). Tabel 1 geeft een gedetailleerde omschrijving van de scenario's.

Tabel 1 Scenario's omschrijving

Scenario	Omschrijving
Scenario 1: Daling Passages	Het aantal passages in dit scenario volgt een dalende trend. Van 2011-2013 is het aantal passages gebaseerd op de tellingen bij de Abtswoudsebrug (RWS). Na 2013 zet de daling in passages door volgens een lineaire extrapolatie van de trend in de passages van binnenvaart over de Delftse Schie 2007 t/m 2013 (telpunt Abtswoudsebrug, jaar 2010 uitgezonderd vanwege gebrek in de data). Deze daling zet door tot het aantal passages is gehalveerd ten opzichte van het aantal in 2011. De snelheid van daling volgens de trend in de telling stemt overeen met de trend in afname van kleine schepen (Toekomst klein schip in de binnenvaart, Buck Consultants International, september 2008). Op basis van Buck Consultants (2008) nemen we verder aan dat het aantal passages niet verder afneemt dan tot de helft van het aantal passages in 2011 (zie ook CONTRIBUTION TO IMPACT ASSESSMENT, NEA/Panteia 2013, p. 31, schepen in EU tot 70 meter halveren in aantal). De waargenomen trend in passages stemt overeen met de trend hoeveelheid overgeslagen goederen in Delft, Den Haag, Voorburg en Rijswijk over een langere periode.
Scenario 2: Constant	In dit scenario is aangenomen dat het aantal scheepspassages na 2013 gelijk blijft aan het gemiddelde aantal passages over de periode 2007-2013 (met jaar 2010 uitgezonderd vanwege gebrek in de data).
Scenario 3: Groeï volgens groeivoet in NEA 2008	In dit scenario neemt het aantal passages na 2013 toe met dezelfde groeivoet als aangenomen in (NEA 2008), waarbij 2011 als basisjaar voor de groeivoet is genomen. De groeivoetfactoren zijn toegepast op het gemiddeld aantal passages over de periode 2007-2013 (uitgezonderd 2010) volgens de tellingen.



De scenario's zijn gebaseerd op historische data van CBS (1996-2006) en tellingen bij de Abtswoudsebrug (2006-2013). Hierbij zijn de volgende aannames gemaakt:

- Het aantal scheepspassages bij de bochtafsnijding is bepaald aan de hand van goederenoverslag in de gemeenten Delft, Den Haag, Rijswijk en Voorburg in de periode 1996-2006. De overslag van goederen is omgerekend naar het aantal passages op basis van de methode zoals toegepast door NEA (2008).
- Voor het aantal scheepspassages tussen 2006 en 2013 is uitgegaan van tellingen bij de Abtswoudsebrug.

Voor beide datasets komt het aantal passages in 2006 overeen, waardoor is aangenomen dat de tellingen van de Abtswoudsebrug representatief zijn voor het aantal scheepspassages over de Schie.

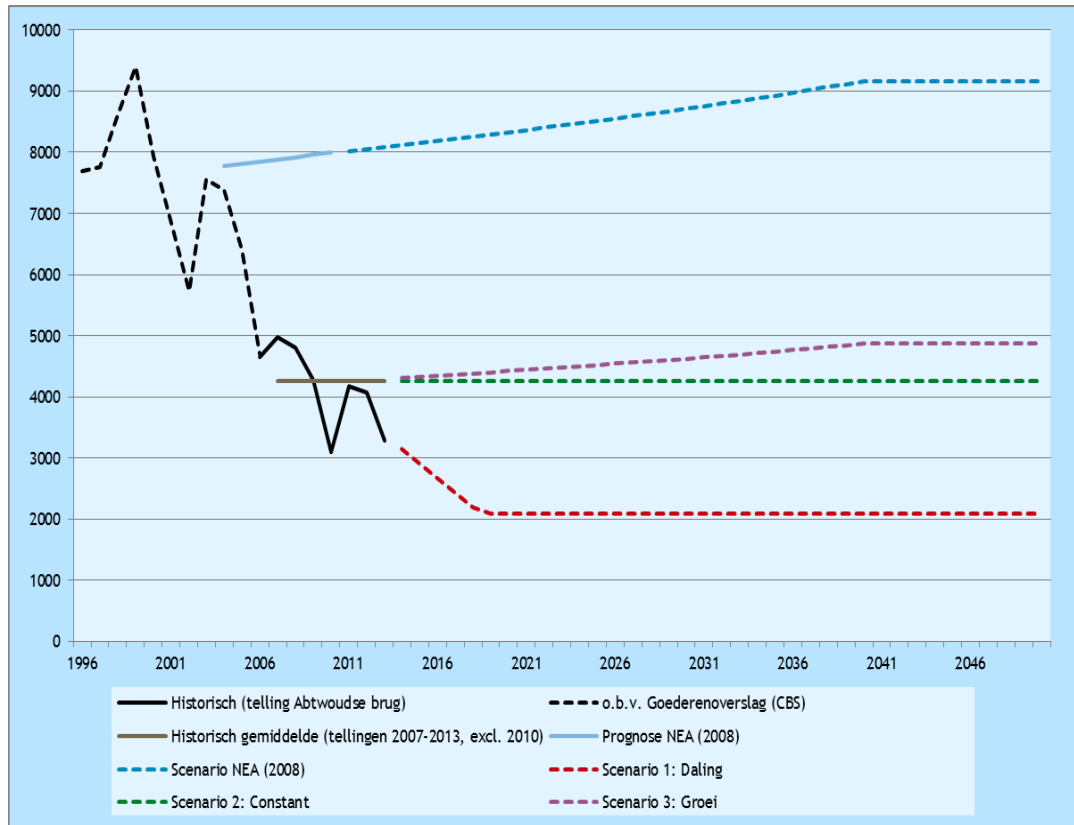
Tabel 2 geeft de vervoerspassages weer voor het NEA-scenario en de drie aanvullende scenario's.

Tabel 2 Vervoerspassages Schie 2011-2040

	2011	2014	2016	2018	2020	2030	2040
NEA MKBA 2008	8.024	8.121	8.189	8.258	8.327	8.712	9.165
Scenario 1: Daling	4.164	3.141	2.666	2.190	2.082	2.082	2.082
Scenario 2: Constant	4.164	4.259	4.259	4.259	4.259	4.259	4.259
Scenario 3: Groei	4.164	4.311	4.347	4.383	4.420	4.625	4.865

De grafische weergave van de vervoerspassages gehanteerd in de MKBA van NEA (2008) en de drie groeiscenario's opgesteld door CE Delft zijn weergegeven in Figuur 4. Tevens toont Figuur 4 de historische data, waardoor de aansluiting daarvan met de scenario's zichtbaar wordt.

Figuur 4 Groeiscenario's vervoerspassages Schie



De zwarte (gestreepte) lijnen geven de historische data weer. NEA heeft de vervoersprognose en scenario gebaseerd op de historische data uit 2004. De drie aanvullende scenario's van CE Delft gaan uit van recentere gegevens in de periode 2007-2013.

Effect van toepassen andere passage-intensiteiten op KBA

Het toepassen van andere vervoerspassages op de MKBA werkt door in een aantal punten in de MKBA:

- *Reistijdwinst*: indien er minder schepen varen op de Schie, zijn er minder schepen die profiteren van de kortere reistijd door de bochtafsnijding en dus zullen de reistijdbaten lager uitvallen. Dit effect wordt nog eens versterkt door het feit dat er minder drukte op de Schie is, waardoor de daarmee gepaarde wachttijd in de bocht bij tegemoetkomende schepen afneemt.
- *Efficiencywinst en schaalvergroting*: door de bochtafsnijding zouden grotere schepen kunnen worden ingezet die zuinig varen en dus minder brandstof verbruiken. Bij een lager aantal passages zal de efficiencywinst door brandstofbesparing lager zijn.
- *Externe baten (emissies)*: door de bochtafsnijding zouden emissiereducties worden behaald (zowel door reistijdwinst als door schaalvergroting). Indien er minder schepen varen zullen de externe baten van reistijdwinst en schaalvergroting minder groot zijn.

De monetaire effecten van het toepassen van andere passage-intensiteiten op de MKBA is weergegeven in Tabel 3. In dit rapport zijn alleen de MKBA-posten herberekend waar de nieuwe vervoersaantallen van invloed op zijn.

De andere MKBA-posten (meerprijs bouwkosten en externe baten voor omwonenden) zijn onveranderd overgenomen uit de NEA-rapportage (2008).

Tabel 3 Effecten van toepassen van andere passage-intensiteiten op MKBA (in mln euro's)

	NEA-rapportage 2008	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
		Daling passages	Constant blijvende passages (gemiddeld 2007-2013)	Groeivoet gelijk aan NEA 2008, uitgaande van gemiddelde 2007-2013
Meerprijs bouwkosten	-2,257	-2,257	-2,257	-2,257
Interne baten reistijdwinst	1,484	0,407	0,693	0,739
Interne baten efficiencywinst	0,507	0,133	0,248	0,267
Externe baten omwonenden (panden)	0,261	0,261	0,261	0,261
Externe baten reistijdwinst	1,738	0,507	0,855	0,911
Externe baten schaalvergroting	0,806	0,246	0,460	0,496
Totaal Netto Contante Waarde (NCW)	2,539	-0,702	0,260	0,416

Kolom 1 geeft de waarden weer uit de MKBA (NEA, 2008), met een netto contante waarde van 2,5 miljoen euro. Een positief NCW-saldo wijst erop dat de baten groter zijn dan de kosten.

Scenario 1 gaat uit van een dalende trend in het aantal vervoerspassages tot 2040, wat resulteert in lagere interne baten voor reistijdwinst en efficiency. Minder scheepspassages betekent minder baten uit brandstofbesparing en reistijdwinst. Ook de externe baten die voortvloeien uit emissiereducties door brandstofbesparing vallen lager uit. Dit resulteert in een netto contante waarde van -702.000 euro, wat aangeeft dat de kosten hoger zijn dan de baten.

Ook in Scenario 2 en 3, die uitgaan van respectievelijk een constante en stijgende trend, vallen de interne en externe baten (voor reistijd, efficiency en schaalvergroting) lager uit dan in de NEA-rapportage. De netto contante waardes bedragen nu 260.000 euro en 416.000 euro, nog steeds een positieve waarde, maar beduidend lager dan in de oorspronkelijke MKBA was berekend.

Concluderend kan gesteld worden dat de herberekening van de MKBA op basis van de nieuwe data en aanvullende scenario's resulteert in een aanzienlijk lager maatschappelijk saldo van het projectalternatief.



5 Conclusies

De MKBA van NEA is uitgevoerd volgens de richtlijnen OEI, is helder van opzet en transparant in de gehanteerde veronderstellingen en gebruikte data.

Een bredere opdrachtformulering (van de zijde van de opdrachtgever) zou meer inzicht bieden in de samenhang tussen verschillende alternatieven om de vaarcapaciteit op de Schie te vergroten en in het maatschappelijk rendement van die alternatieven. Met name de vraag of de Hoge Brug noodzakelijk is om de geprognosticeerde schaalvergroting en groei van goederenvervoer over de Schie te faciliteren vinden wij onvoldoende beantwoord in de probleem-analyse.⁸

De toekomstige vervoersaantallen die NEA heeft gebruikt in de MKBA lijken niet consistent met de huidige dalende trend in scheepspassages over de Delftse Schie. In de MKBA is uitgegaan een stijgende ontwikkeling in het aantal scheepspassages dat gebaseerd is op nationale gemiddelden voor de groei van het goederenvervoer over water. Er is volgens ons in de MKBA onvoldoende recht gedaan aan de mogelijke ontwikkeling die negatiever zou kunnen zijn dan destijds is aangenomen door NEA. Op basis van nieuw beschikbare data voor de periode 2007-2013 heeft CE Delft voor drie aanvullende scenario's de effecten berekend op de MKBA. De berekeningen laten zien dat het saldo van de MKBA van de bochtafsnijding aanzienlijk lager ligt dan werd gepresenteerd in het NEA-rapport. In plaats van een netto contante waarde van 2,5 miljoen euro, ligt de netto contante waarde nu in de range van -0,7 tot +0,4 miljoen euro, afhankelijk van het gekozen vervoersscenario.

Tenslotte missen we enkele posten in de MKBA die belangrijk zijn in termen van welvaart: recreatiebaten van bezoekers en de cultuurhistorische waarde van de samenhang tussen het dorp en het omringend landschap, het thans ongestoorde zicht op het dorpslint van Overschie. Ook al is het lastig deze te kwantificeren, vermelding is wenselijk zodat deze meegenomen kunnen worden in de besluitvorming. De recreatiebaten van het Ketheleiland en de 'oude bocht' (bezoekers) hebben - nadat het beoogde fietspad over het eiland uit het plan is geschrapt⁹ - een minimaal effect op het MKBA-resultaat, terwijl het gestoorde zicht van omwonenden en recreanten een negatief effect heeft.

⁸ Uit het in 1997 door NEA verrichte onderzoek naar de "Economische effecten van de bochtafsnijding" (NEA, april 1997) is duidelijk gebleken dat aanpassing van de bocht en de brug als een samenhangend geheel moet worden gezien. In dat rapport werd geconcludeerd dat bochtafsnijding alleen, zonder verbreding van de doorvaartwijdte van de Hogebrug nauwelijks een stimulerend effect heeft op het vervoer over water (voor het bestaande vervoer uiteraard wel enig voordeel).

⁹ Nota van beantwoording en wijziging, Ontwerp Inpassingsplan en m.e.r.-beoordeling 'Bochtafsnijding Deltse Schie', te Rotterdam (Provincie Zuid-Holland, 2014).

