

Vergaderjaar 2016–2017

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 154

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 mei 2017

Op 12 juni 2014¹ heb ik u, op basis van een eerste onderzoek met metingen van actuele hoogte van containerschepen, gemeld dat de hoogtenormen op kanalen niet meer aan de praktijk en SVIR-streef-beelden voldoen, o.a. door het sterk toegenomen gebruik van de 30 cm hogere high cube containers.

Ik heb toen toegezegd om via een kosten-batenanalyse nader te onderzoeken of en waar het economisch gezien verantwoord zou zijn om bruggen te verhogen, gezien de mogelijk zeer hoge kosten, technische (on)mogelijkheden en onzekerheid over de baten op specifieke trajecten.

Dit onderzoek is inmiddels afgerond en met deze brief bied ik u dit onderzoek en de uitkomsten op hoofdlijnen aan².

Uitgangspunten van het onderzoek

- Er zijn globale KBA-berekeningen gemaakt voor de voor containervaart relevante vaarwegtrajecten.
- Dat is gedaan voor twee scenario's uit het eerdere rapport³, namelijk: brugverhoging om schepen met gemiddelde belading te faciliteren en brugverhoging om 90% van de schepen uit de eerdere metingen te kunnen faciliteren. Beide scenario's gaan er van uit dat er altijd een prikkel bij schippers moet liggen om niet met alleen lege containers te varen.
- De berekeningen zijn verder gemaakt op basis van de tijdens het onderzoek nog geldende (oude) WLO-scenario's, een discontovoet van 5,5%, algemene kostenkengetallen voor verschillende soorten bruggen, actuele maatgevende hoogwaterstanden en actuele kostenniveaus schepen.

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 63

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Bijlage bij Kamerstuk 31 409, nr. 63

- Bij de kosten is voor wegbruggen uitgegaan van ophoogkosten en bij spoorbruggen van totale nieuwbouw (omdat daar ophoging door beperkingen in hellingshoeken en stremming vaak moeilijk mogelijk is)

Conclusies op basis van het onderzoek

- Het verhogen van de SVIR-streefbeeld naar de actuele brughogten uit beide scenario's voor high cube-containervaart (van 9,10 naar 10,50/11,05 m voor 4-laags en van 7,0 naar 7,88/8,50 m voor 3-laags) is op basis van de uitgangspunten kosten-batentechnisch in beginsel vrijwel nergens rendabel. Met name de zeer hoge kosten van vervangen van spoorbruggen zijn daarbij een groot knelpunt.
- Alleen op de vaarwegcorridor Westerschelde- Rijn zijn in het hoge (GE) groeiscenario op voorhand mogelijk voldoende baten te verwachten om verhoging van bruggen naar 10,50/11,05 m te rechtvaardigen (KBA-ratio (baten-kostenratio): 0,9).
- In datzelfde hoge groeiscenario scoren de vaarwegcorridors Amsterdam -Rotterdam (0,4–0,5) en Amsterdam–Noord-Nederland (NNL) (0,5–0,6) matig negatief voor verhoging naar 10,50/11,05 m.
- Verhoging op andere corridors scoort KBA-technisch zeer negatief.
- Er is ook een aantal gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, waaronder extra transport door modal shift Tweede Maasvlakte, meer weglek van baten naar het buitenland, een lagere discontovoet en optimalisering op kanalen.
- Bij toepassing van extra modal shift stijgen de KBA-ratio's voor de Westerschelde naar 0,9–1,1 en voor NNL naar 0,6–0,7. Op de andere routes verandert niet veel.
- Bij een groter weglekeffect van de baten naar het buitenland daalt de KBA-ratio voor de Westerschelde naar 0,6. Voor de route naar Duitsland was de KBA al zeer negatief (op deze rivier zijn ook zelden hoogtebeperkingen).
- Bij toepassing van de in april 2016 interdepartementaal vastgestelde⁴ lagere discontovoet van 4,5% (dan waarmee in dit onderzoek is gerekend) wordt de KBA-ratio voor de Westerschelde ruim positief en voor de route naar NNL kostenneutraal.
- Bij optimaliseren op gemengde routes (rivier/kanaal) door alleen bruggen over kanaaldelen aan te pakken wordt de KBA-ratio voor Westerschelde-Rijn veel positiever (1,7–1,9) en op de Maasroute (delen Maas-Waalkanaal en Julianakanaal) bijna tot ruim rendabel (0,9–1,6). Dit komt doordat op rivierdelen door fluctuatie van waterstand doorgaans veel meer hoogte beschikbaar is t.o.v. de maatgevend hoge waterstand. Verhoging van alleen bruggen op kanaaldelen leidt daarmee voor een dergelijke route tot hogere baten. Dit leidt met name op de Maasroute tot extra baten.
- Los van deze gevoeligheidsanalyses zijn ook de momenten van vervanging van weg- en vooral ook spoorbruggen van grote invloed op de rentabiliteit. Als bruggen aan het eind van de levensduur moeten worden vervangen en tegelijk worden verhoogd, dan tellen in de KBA alleen de meerkosten voor verhoging mee. Met name op routes met spoorbruggen vergroot dat de rentabiliteit. Vooral op de routes Westerschelde, Rotterdam-Amsterdam en naar NNL heeft dat in potentie nog een positief effect, omdat daar sprake is van relatief veel spoorbruggen.

Vervolg

Deze globale analyse geeft aan dat het voor de vaarwegcorridors Westerschelde–Rijn, Amsterdam–Rotterdam, Amsterdam–NNL en de

⁴ Interdepartementale werkgroep herziening discontovoet

Maasroute (Weurt–Bom) mogelijk kansrijk kan zijn kunstwerken op termijn te verhogen boven de huidige SVIR-streefwaarden. De analyse is echter nog te globaal om daar, gezien de onzekerheden, nu al definitieve uitspraken over te doen.

Ik heb daarom besloten om voor deze corridors specifiekere KBA's te laten maken. Bij die vervolganalyses dient ook gebruik te worden gemaakt van de nieuwe WLO-scenario's, specifiekere informatie over betreffende bruggen, alsmede verwachte tijdstippen van vervanging.

Voor de overige routes waar verdere verhoging KBA-technisch niet rendabel is, zal ik geen nadere analyses naar hogere streefwaarden uitvoeren en zal ik de huidige SVIR-streefhoogten handhaven. De huidige streefhoogten zijn internationaal herkenbaar en bieden afhankelijk van het percentage high cubes en innovaties in schepen nog mogelijkheden voor efficiëntiewinst in belading.

Ik streef er naar de nadere vervolganalyses eind 2017/begin 2018 af te ronden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus