

Baten Recreatievaart MKBA Waterbodems

Achtergronddocument

oktober 2004

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Alternatieven en knelpunten 5

2.1 Alternatieven 5

2.2 Knelpunten 6

3. Effecten van baggeren 7

3.1 Directe effecten 7

3.2 Indirecte effecten 9

3.3 Friese Merenproject 10

3.4 Effectenoverzicht 12

Literatuur 13

Bijlage A Diepteknelpunten op het basistoervaartnet 14

1. Inleiding

In het kader van de MKBA waterbodems zijn voor de verschillende deelstudies (veiligheid, milieu, scheepvaart, recreatie, etc) achtergrondrapportages uitgebracht. Voorliggende achtergronddocument behoort bij de OEI-analyse [1] welke als bijlage is gevoegd aan het hoofddocument "MKBA Waterbodems". Het bevat een omschrijving van de recreatievaartbaten die kunnen ontstaan indien achterstallig baggeronderhoud zal worden uitgevoerd.

Door het achterstallig onderhoud van de waterbodem (35Mm3) in de water(en)wegen voor het recreatieverkeer ontstaan belemmeringen die leiden tot manoeuvreerproblemen, het vastlopen van schepen en het niet meer kunnen bereiken van havens. De baten hiervan zijn meestal lastig te kwantificeren, aangezien goed te kwantificeren efficiency of reistijd effecten nauwelijks een rol spelen. De positieve welvaartseffecten zijn op hun beurt weer lastig te kwantificeren. Daarnaast spelen er een aantal indirecte effecten, zoals stimulering van de bestedingen op en rondom recreatiehavens. Deze effecten zijn veelal lokaal, waardoor er landelijk gezien sprake kan zijn van herverdeling van activiteiten.

Er is daarom voor gekozen om de baten voor de recreatievaart grotendeels kwalitatief te omschrijven.

Werkwijze

Bij het bepalen van de baten voor de recreatievaart is gewerkt vanuit drie invalshoeken. Ten eerste vanuit de analyse van AVV. Ten tweede vanuit de visie van de consultants van Terp Advies, door middel van het becomingtariëren en aanvullen van de AVV-analyse. De derde invalshoek betreft een beschrijving van een casestudie betreffende de Friese Meren. De case is gebaseerd op het 'Friese meren project' dat weliswaar breder gaat dan het bepalen van de lokale baten van het opruimen van achterstallig baggeronderhoud, maar wel goede aanknopingspunten geeft voor het type baat en de omvang daarvan. De genoemde casestudie is tevens opgesteld door Terp Advies, zodat optimaal gebruik is gemaakt van de reeds beschikbare kennis.

2. Alternatieven en knelpunten

2.1 Alternatieven

Voor alle deelstudies binnen de MKBA Tienjarens scenario waterbodems is, om reden van consistentie, uitgegaan van dezelfde definities van de te vergelijken alternatieven. Afgeleid daarvan volgt hieronder de beschrijving van deze alternatieven, toegespitst op recreatievaart. Het overzicht van de baggermaatregelen per alternatief staat beschreven in het achtergronddocument "Bepaling hoeveelheden en kosten"

Nulalternatief

In het nulalternatief zal de tendens die in de huidige situatie zichtbaar is geworden zich doorzetten. Door een structureel tekort aan budgetten (in ieder geval bij de rijksoverheid) zal de toegankelijkheid van de verschillende recreatiegebieden blijvend verslechteren.

Regionale impulsen, zoals in het geval bij het Friese merenproject, zullen wel blijven aanhouden, aangezien op lokaal niveau er veel baten gehaald kunnen worden met toegankelijke en kwalitatief hoge (toervaart-)recreatievoorzieningen (zie Friese Merenproject [3]; paragraaf 3.3.).

Standstillalternatief

De huidige situatie zal in stand worden gehouden. De aanwas van baggersediment wordt weggewerkt.

Projectalternatief

In het projectalternatief zal, naast de werkzaamheden voor het standstillalternatief, het resterende achterstallige baggeronderhoud worden weggewerkt.

Vergelijking tussen de alternatieven

Er is (voor alle deelstudies) besloten om twee eenduidige vergelijkingen te maken (voor aanleiding de OEI-analyse [1]). Het betreft dus complementaire vergelijkingen tussen het standstill- en nulalternatief enerzijds en het project- en standstillalternatief anderzijds.

2.2 Knelpunten

In de huidige situatie is er sprake van een beperkt aantal knelpunten tengevolge van achterstallig baggeronderhoud.

Het betreft onder andere de volgende knelpunten op het hoofdtoevaartnet (AZM¹)

Tabel 1
Knelpunten op het hoofdtoevaartnet
(AZM)

Vaarwegnr.	Naam	Doorvaart diepte	normdiepte
57	Sneek – IJlst	2-2,5	2,10
61	Grouw – Warga	1,7	2,10
039a	Terkaplesterpoelen	1,7-1,85	2,10
37	Meinesloot bij Akkrum	1,7	2,10
14	Termunterzijldiep	1,6	2,10
047c	Woudsloot, Brandemeer, Kromme Ee	1,5	2,10
021d	Heerengat (Terkaplesterpoelen)	1,2-1,8	2,10
36	De Borne - Graft	1,7	2,10
47	Woudsend - Sloten	1,7	2,10
27	Slenk - Leeuwarden	2,0-3,0	2,10

Het is opvallend dat het merendeel van de knelpunten zich in Friesland bevinden. Om die reden is het relevant om kennis te nemen van de case van het ' Friese Meren project'. Het totaaloverzicht van 29 knelpunten op het Basistoevaartnet (BRTN) is opgenomen in de bijlage.

¹ Categorie A: hoofdtoevaartnet voor Zeil(Z)- en Motor(M)vaartuigen

3. Effecten van baggeren

Ten gevolge van het wegwerken van achterstallig baggeronderhoud zijn positieve effecten (baten) te verwachten voor de recreatievaart. In paragraaf 3.1 en 3.2 worden respectievelijk de directe en indirecte effecten beschreven. De effecten zullen kwalitatief gewaardeerd worden. Er wordt wel kort ingegaan op de omvang van de omzet in de recreatievaart sector en ook de case beschrijving van de Friese meren (paragraaf 3.3) wordt kwantitatief beschreven. Op deze wijze ontstaat toch een gevoel voor de omvang van de bestedingen in het algemeen en de (lokale) effecten van specifiek baggeronderhoud.

3.1 Directe effecten

Toename consumentensurplus (welvaartsbeleving)

Als een consument besluit om door een verbetering (door baggeren) op locatie, liever aldaar te recreëren dan op de oorspronkelijke recreatielocatie, dan is er blijkbaar sprake van een toename van de welvaartsbeleving voor de betreffende consument (het zogenaamde consumentensurplus). Dit geldt ook als een consument (vanwege een verbetering door baggeren) besluit om in de recreatievaartsector te recreëren in plaats van bijvoorbeeld naar de tennisbaan te gaan. Dit consumentensurplus is normaalgesproken te waarderen door het gebruik van een 'Willingness to Pay' (WTP) methode². Deze enquêtemethode is echter dermate tijdsintensief dat een dergelijke exercitie (voor enkel recreatievaart) buiten de scope van dit project valt. Desalniettemin geeft het totaal van directe en indirecte bestedingen in de recreatievaartsector wel een indicatie van hetgeen de consument bereid is aan recreatievaart te besteden. Dit geeft dan een perspectief van de populariteit en daarmee een indicatie voor de 'Willingness to Pay'.

² WTP (Willingness to pay) betreft een methode waarbij middels een enquêtevorm wordt achterhaald wat de consument bereid is te betalen voor een bepaalde (recreatie)voorziening. Vergelijkbaar met de CV-enquête die voor natuurbaten is uitgevoerd

Kentallen Recreatievaart

1. De directe en indirecte economische betekenis van 'de Nederlandse watersportindustrie' wordt geschat op ongeveer € 3 miljard per jaar.
 2. Het totaal aan directe uitgaven³ door de recreatievaart bedraagt circa € 0,4 miljard per jaar. Uitgaande van € 75 per vaardag en 25 vaardagen per schip voor de bijna 200.000 toervaartboten. Dit zijn 'lopende' uitgaven, die "ergens" in Nederland neerslaan als gevolg van de recreatie(toer)vaart.
 3. De totale kosten voor het "hebben" van een motorboot of zeilboot bedraagt gemiddeld €5000 per jaar (afschrijving, verzekeringen, liggelden, etc)
- (bron: interne notitie AVV 2003, gebaseerd op diverse bronnen; zie [2])

Op basis van bovenstaande gegevens mag geconcludeerd worden, dat de bereidheid om te betalen voor recreatievaart in het algemeen groot is. Bovengenoemde waarden hebben betrekking op een kwalitatief hoogstaand recreatievaartnetwerk met zo goed als geen beperkingen. Een kleine (tijdelijke) verslechtering zal nog niet veel effect hebben. Maar de betalingsbereidheid zal fors en bovenproportioneel afnemen indien de keuzemogelijkheden blijvend beperkt worden door toegankelijkheidsbeperkingen veroorzaakt door achterstallig baggeronderhoud. Ofwel in de standstill-nulalternatief vergelijking zullen de baten groot zijn en in de vergelijking tussen project- en standstill zijn deze minder groot.

Externe effecten

De negatieve externe effecten, zoals geluidshinder, vervuilende emissies en ruimtegebruik van recreatievaart zijn over het algemeen beperkt. Met name zeilschepen veroorzaken weinig tot geen overlast⁴. In algemene zin kan wel gesteld worden dat de aanwezigheid van recreatievaart de levendigheid vergroot en daarmee veelal ook een positief effect heeft op de ruimtelijke kwaliteit in het betreffende gebied.

Het *verschil* in externe effecten dat ontstaat door een toename van het recreatieverkeer (bij het bereiken van de 'standstill' situatie of het wegwerken van de huidige baggerachterstanden) zal in ieder geval minimaal zijn.

Er kunnen geen harde uitspraken gedaan worden over de hoogte van externe effecten ten opzichte van andere recreatieactiviteiten, aangezien de alternatieve recreatiemogelijkheden (in relatie tot herverdelingsaspecten) te divers zijn.

³ Gebaseerd op de dagelijkse bestedingen

⁴ Bruggen zullen daarentegen voor zeilboten vaker open moeten dan voor motorboten. Het wegverkeer (en in mindere mate spoor) ondervindt hiervan dus meer of minder hinder. Verschillen in netwerkeffecten in de vorm van hinder voor andere modaliteiten, zijn in deze analyse (waarbij effecten gerelateerd worden aan een bepaald baggeronderhoudsniveau) niet meegenomen.

3.2 Indirecte effecten

Extra Bestedingen en werkgelegenheid

De aanwezigheid van recreatievaart vergoot de levendigheid in een bepaald gebied en heeft daardoor veelal een sterk positief effect op de ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor ontstaat een grote aantrekkingskracht op allerlei activiteiten, die lokaal een toegevoegde waarde genereren. Er is voldoende literatuur, kennis en expertisie beschikbaar om een verantwoorde inschatting (in euro's) te maken van de lokale baten van baggeren in de recreatievaart. Dit geldt met name voor extra bestedingen en in mindere mate voor het aantal arbeidsplaatsen.

herverdeling

Dergelijke baten vallen echter, volgens de OEI richtlijnen voor MKBA's, af omdat er *landelijk* gezien sprake is van herverdeling van bestedingen of herverdeling van het aantal gecreëerde arbeidsplaatsen⁵. Ook in het geval dat er een landelijke toename van recreatievaartbestedingen valt waar te nemen (ten gevolge van de uitvoering van standstill of projectalternatief), dan nog wordt, volgens de OEI richtlijnen, verondersteld dat deze extra bestedingen ten koste gaan van bestedingen in andere (recreatie)-sectoren; en kunnen om die reden dus niet meetellen als baat.

Hierbij moeten echter de volgende kanttekeningen worden geplaatst.

- Recreatievaart bestemmingen zijn niet volledig uitwisselbaar. Populaire bestemmingen op de Friese meren, Loosdrechtse plassen, IJsselmeer of de Zeeuwse wateren zijn niet simpelweg elders te vinden. De rijke cultuur en folklore van bestemmingen als Sneek of Veere zijn uniek en worden hoog gewaardeerd door de recreatievaarders. Indien populaire recreatievaartbestemmingen beperkt toegankelijk worden, zullen de bestedingen in de sector daarom integraal omlaag gaan.
- Het is niet ondenkbaar dat bepaalde recreatie(vaart)bestemmingen (Bijvoorbeeld Heeg in Friesland) zullen 'doodbloeden' indien ze niet meer toegankelijk zijn voor de recreatievaart. Dit kan aanzienlijke sociaal-economische gevolgen hebben (lokale armoede en werkloosheid) die niet onder de noemer van 'herverdeling' verwaarloosd kunnen worden.

Buitenlandse bestedingen

Baten die in ieder geval niet op basis van landelijke herverdelingen kunnen worden afgeschreven zijn de bestedingen die worden gedaan door buitenlanders.

De recreatievaart experts⁶ geven aan dat het hoogtepunt van buitenlandse (voornamelijk Duitse) bestedingen reeds achter de rug is.

⁵ Volgens het CPB (2002, Memo Quick scan waterbodems) is er in het EC-scenario sprake van een redelijk gespannen arbeidsmarkt, waardoor werkgelegenheid en omzet bijna volledig ten laste zullen komen van andere sectoren.

⁶ Terp adviesbureau en AVV (Pieter Hanemaaijer en Piet de Ridder)

Het verloren marktaandeel (voor zover een deel daarvan aantoonbaar het resultaat is van achterstallig baggeronderhoud) zal niet worden teruggewonnen nadat de baggerachterstanden zijn weggewerkt. Het zoveel mogelijk *in stand houden* van de huidige situatie is echter wel van groot belang. We trekken met ons huidige recreatievaartnetwerk duizenden (plm. 15000) Duitsers aan en er wordt mee voorkomen dat we zelf over de grens gaan recreëren. Onze huidige reisverkeersbalans is immers al vele miljarden negatief.

3.3 Friese Merenproject

In hoofdstuk 2 is vastgesteld dat het merendeel van de knelpunten zich in Friesland bevinden. In Friesland wordt tevens intensief door Duitsers gerecreëerd. Wanneer als gevolg van de baggerproblematiek de recreatiemogelijkheden verder verslechteren, dan zou een deel van de recreatieve bestedingen van zowel Nederlanders als buitenlanders zich buiten Nederland kunnen verplaatsen waardoor er wel degelijk negatieve economische effecten zijn voor Nederland.

Om toch een beeld te krijgen van de regionale problematiek van recreatiebaten is onderstaand ter illustratie de casus Friese Merenproject opgenomen. Aangezien het niet mogelijk is gebleken om apart de kosten en baten voor baggeren te filteren, is er voor gekozen om de integrale baten van het project te beschrijven. .

Casebeschrijving Friese Merenproject [3]

Het Friese Merengebied is voor Friesland een belangrijke economische motor met 5,6 miljoen toeristische-recreatieve overnachtingen per jaar. De totale jaarlijkse besteding van de watersporters bedraagt 120 miljoen euro, wat enkele duizenden banen oplevert.

Toen circa 5 jaar geleden zich een tendens inzette dat het aantal vakantiegangers naar de Friese Meren achterbleef en de waardering van de gasten voor het gebied minder hoog scoorde, heeft het Provincie Bestuur besloten het Friese Merenproject te starten. Dit project moet het Friese Merengebied de komende jaren aantrekkelijker maken door verbetering en uitbreiding van het watersportgebied. Het baggeren van de vaarwegen speelt hierbij een belangrijke rol. Door het vergroten van de diepgang en het verhogen van de bruggen kunnen watersporters straks kiezen uit meer vaarroutes. Overige knelpunten in het water- en wegverkeer worden eveneens aangepakt door het bouwen van aquaducten en aanpassen van beweegbare bruggen. In het project werken veel partijen samen: Provincie, Wetterskip Fryslân, Friese gemeenten, Recreatieschap De Marrekrite, bedrijfsleven, It Fryske Gea, Staatsbosbeheer en maatschappelijke organisaties. De coördinatie van het gehele project ligt bij het Projectbureau Friese Meren van de Provincie.

De belangen om het Friese Merengebied voor de toerist en recreant aantrekkelijker te maken heeft de provincie doen besluiten 27 miljoen euro (9 miljoen euro provinciale vaarwegen, 11 miljoen euro gemeentelijke vaarwegen, 7 miljoen euro algemene verdieping) te investeren in het oplossen van de baggerproblematiek. Bij de financiering wordt gebruik gemaakt van subsidieregelen zoals de SVB, SUBBIED en KOMPAS

Om de economische en maatschappelijk effecten van dit project in kaart te brengen is een ex ante evaluatie uitgevoerd. In deze evaluatie is voor het nulalternatief uitgegaan van de situatie wanneer het Friese Merenproject niet wordt uitgevoerd. Dit nulalternatief kenmerk zich door:

- het niet op diepte houden van vaarwegen: hetgeen overeenkomt met onderhoudspraktijk van de afgelopen 10 jaar;
- geen opheffing van knelpunten: noch in diepte, noch bij kruisingen;
- geen investeringen in recreatieve voorzieningen;
- een relatieve verslechtering van het waterrecreatiegebied in nationaal en internationaal verband.

Uit de doorrekening van de effecten blijkt een daling van circa 6 miljoen euro/jaar aan consumptieve bestedingen en ruim 3 miljoen euro/jaar aan huur- en liggelden. Dit is een totale daling van de uitgaven van de waterrecreanten van 9 miljoen euro. De werkgelegenheid loopt met circa 230 fte's terug. De oorzaak hiervan is dat bij het nulalternatief verdere verondieping optreedt van de wateren, waardoor de bereikbaarheid vermindert. Hierbij moet opgemerkt worden dat het niet zozeer de trajecten of doorgaande routes zijn die de belemmering gaan vormen, maar de bereikbaarheid van de dorpen, steden en toegangen tot de jachthavens, ofwel 'de haarvaten'. Uitgaande van het huidige diepteprofiel van de Friese vloot leidt de verondieping tot een vermindering van het aantal zeilboottochten met 25% en motorboottochten met 10%.

Het projectalternatief 'Het Friese Merenproject' kenmerkt zich door:

- het verbeteren van de vaarmogelijkheden door het op diepte brengen (of houden) van de vaarwegen, het ophogen van bruggen en de aanleg van nieuwe verbindingen tussen vaarwegen;
- het wegnemen van knelpunten tussen weg- en waterverkeer: verhoging van bruggen en aanleg van aquaducten;
- het verbeteren van de kwaliteit van watersportvoorzieningen: passantenplaatsen, nieuwe accommodaties, vergroten aantrekkelijkheid van de kernen.

Totale effecten

Uit de berekeningen van het effect van deze verbetering op de uitgaven van de waterrecreanten (door uitvoering van het volledige Friese Merenproject) blijkt een toename van 7,5 miljoen euro ten opzichte van de huidige situatie. Dus het verschil met het nulalternatief bedraagt 9 miljoen euro plus 7,5 miljoen euro is ca. 16,5 miljoen euro.

Tevens is er sprake van toename van de werkgelegenheid (+ 700 fte structureel), reductie van wachtkosten (2,5 miljoen euro) en uitgelokte investeringen. Naast de bovengenoemde kwantitatieve effecten treden er ook kwalitatieve effecten op zoals onder andere verbetering van het verblijfsklimaat in plaatsen door vermindering van verkeersoverlast door brugopeningen, waardeinstijging onroerend goed, kwaliteit van het recreatiegebied, waterbeheer en waterkwaliteit. Op basis van een expert judgement wordt het totale effect inclusief een inschatting van waardeinstijging van onroerend geraamd op 20 – 25 miljoen euro per jaar.

Conclusie

Het effect van het Friese Merenproject met een totale investering van ca. 310 miljoen euro is een jaarlijkse extra winst voor de economie van het Fryslan van ca. 20 – 25 miljoen euro. Dit betekent een "return on investment" van om en de nabij 7% ten opzichte van het nulalternatief (niets doen).

3.4 Effectenoverzicht

Tabel 2
Effectenoverzicht recreatievaart

Landelijke baten	Standstill t.o.v. Nulalternatief	Projectalternatief in 10,25 of 40 jaar.
Positievare welvaartsbeleving t.o.v. huidige situatie 2003	++	+
Voorkomen van afname van buitenlandse bestedingen	+	0

In bovenstaande tabel is een overzicht gegeven van de invloed van het standstill en de projectalternatieven op de twee meest relevante baten, die een landelijke invloed hebben.

Geconcludeerd mag worden, dat de negatieve effecten van het nulalternatief ten opzichte van het standstillalternatief groter zijn dan de positieve effecten van het projectalternatief ten opzichte van het standstillalternatief. De resultaten van het Friese Merenproject onderschrijven deze conclusie.

Literatuur

- [1] AKWA, Hoofdrapport MKBA Waterbodems - Bijlage A: 'OEI-analyse', 2004
- [2] AVV, Interne notitie: Baggeren en de economische betekenis voor de recreatietoervaart - een eerste verkenning, 2003
- [3] Provincie Fryslân, Overzicht effecten Friese Merenproject, 2002

Bijlage A Dieptekelpunten op het basistoevervaartnet

Categorie	Vaarweg Nr.	Naam	Doorvaart diepte	Norm diepte
AZM	57	Sneek - IJlst	2-2,5	2,1
AZM	61	Grouw - Warga	1,7	2,1
AZM	039a	Terkaplesterpoelen	1,7-1,85	2,1
AZM	37	Meinesloot bij Akkrum	1,7	2,1
AZM	14	Termunterzijldiep	1,6	2,1
AZM	047c	Woudsloot, Brandemeer, Kromme Ee	1,5	2,1
AZM	021d	Heerengat (Terkaplesterpoelen)	1,2-1,8	2,1
AZM	36	De Borne - Graft	1,7	2,1
AZM	47	Woudsend - Sloten	1,7	2,1
AZM	27	Slenk - Leeuwarden	2,0-3,0	2,1
BM	227d	Muidertrekvaart	1,1	1,5
BM	227e	Naardertrekvaart	1,1	1,5
BM	222	Winkel, Waver	1,3	1,5
BM	092a	Arembergergracht	1,4-1,65	1,5
BM	231d	Swiftervaart	1,1-2,1	1,5
BM	084d	Ganzendiep, Goot (Kampereil)		
BZM	54	Workum - Fluessen	1,7	1,9
BZM	35	Peanster Ee, Kromme Ee	1,7	1,9
BZM	55	Workumertrekvaart	1,7	1,9
BZM	035b	Graft of Lange Lits	1,5-1,7	1,9
B(Z)M	109a	Ruigt of Reugt (Biesbosch)	1,5	1,9
BZM	67	Van Panhuyskanaal (Makkum-Bolsward)	1,3-1,7	1,9
BZM	45	Oudhof – Tjeukemeer (Scharster Rijn)		1,9
B(Z)M	223	Grecht (noordelijk van Woerden)	1,7	1,9
BZM	093	Zwanendiep (sluis Blokzijl)	1,6	1,9
D(C)M	224	Kerkvaart (Breukelen)	1,0	1,4
DM	044a	Boven-Linde	1,04	1,1
DM	044b	Kuinder/Tjonger/Linde	1,0-1,6	1,1
DM	222a1	Gein	1,0	1,1