

Samenvatting

Datum rapport	Opgemaakt door
augustus 2004	ProSes
Naam rapport	Telefoon / E-mail
Scheepvaartbaten verruiming van de vaarweg van de Schelde; Bulksector (Auteurs: S. Kats, K. Roelse, S. Rozemeijer, P. Wortelboer van Adviesdienst Verkeer en Vervoer)	+31 164 212800 info@proses.nl
	Docbase
	15080

Doel van de studie

De studie heeft tot doel het kwantificeren van de directe scheepvaartbaten van de verruiming van de Schelde voor de bulksector. De bulksector betreft het vervoer van ijzererts, kolen, agribulk, ruwe olie en olieproducten en overig nat massagoed. De baten hebben betrekking op de bulkschepen, die de haven van Antwerpen aandoen.

Alternatieven

De studie heeft, bij een kielspeling van 12,5%, de volgende alternatieven onderzocht:

- Nulalternatief: geen verruiming van de Schelde, maar wel het op peil houden van de huidige getij ongebonden vaart van 118,5 dm;
- Projectalternatief 1: verruiming van de Schelde tot een getij ongebonden vaart van 125 dm diepgang op Antwerpen;
- Projectalternatief 2: verruiming van de Schelde tot een getij ongebonden vaart van 128 dm diepgang op Antwerpen;
- Projectalternatief 3: verruiming van de Schelde tot een getij ongebonden vaart van 131 dm diepgang op Antwerpen.

De studie gaat er van uit dat bij elk projectalternatief en economisch groeiscenario de schepen een gelijke (maximale) beladingsgraad hebben. De meeste bulkschepen zijn in de huidige situatie namelijk maximaal beladen. Daarnaast is geen rekening gehouden met extra schaalvergroting binnen de vloot, omdat uit het onderzoek is gebleken dat de effecten van de verruiming hiervoor te beperkt zijn.

Voornaamste onderzoeksresultaten

De baten voor de bulksector komen voort uit een afname van de reistijden. Enerzijds doordat schepen minder (of helemaal niet meer) gebonden zijn aan getijdenvensters of manoeuvreerbeperkingen. En anderzijds door het opheffen van capaciteitsknelpunten in de verkeersafwikkeling.

In onderstaande tabel staan de gemonetariseerde totale reistijdbaten per jaar weergegeven. Uit deze cijfers blijkt dat de baten beperkt van omvang zijn en dat de projectalternatieven weinig onderscheidend zijn. Een belangrijke reden voor het lage batenniveau is de diepte van de Zandvliet- en Berendrechtshuis, die niet kan worden vergroot, terwijl voor de getijdenvensters van en naar deze sluizen dit vaak het meest kritische punt is.

Tabel 1. Totale baten per jaar in euro's (prijspeil 2003, niet verdisconteerd)

Scenario	Projectalternatief		
	125 dm	128 dm	131 dm
2010 DE	22.015	28.051	33.277
2010 EC	21.712	27.543	32.546
2010 GC	22.008	27.928	33.012
2020 DE	22.532	31.513	35.213
2020 EC	23.137	32.397	36.530
2020 GC	24.186	33.870	38.228
2030 DE	25.223	32.295	37.193
2030 EC	27.632	35.636	41.411
2030 GC	24.113	30.308	34.101

Uit de gevoeligheidsanalyse is gebleken dat:

- bij de veronderstelling dat er een restcapaciteit beschikbaar is, de baten maximaal 20% hoger zijn (bij een verruiming tot 131 dm getij-ongebonden vaart);
- een marktaandeelverlies in Antwerpen voor steenkool en ijzererts in het nulalternatief nauwelijks extra baten oplevert in de projectalternatieven;
- het verwachte 'uitsterven' van bulkschepen van 100.000 tot 140.000 DWT nauwelijks invloed heeft op de baten van de verruiming;
- de baten voor de stukgoedsector verwaarloosbaar zijn.