

## Oplegnotitie CBRB en Koninklijke BLN Schuttevaer: studie Economische impact laagwater

Het jaar 2018 was een bijzonder jaar met een uitzonderlijk lange periode van laag water op de Nederlandse en Duitse rivieren. Het belang van de binnenvaart is overduidelijk gebleken uit de gevolgen voor het vervoersysteem en de industrie. Op diverse plaatsen stagneerde de bevoorrading en andere modaliteiten bleken slechts beperkt in staat om ladingpakketten over te nemen. De zomer van 2018 schetst een beeld van wat ons in de toekomst te wachten kan staan, wanneer als gevolg van klimaatverandering de perioden met lage waterstanden steeds langer gaan duren en steeds frequenter gaan voorkomen en er geen substantiële aanpassingen aan het binnenvaartrijdsysteem worden gedaan.

### Onderzoek naar economische impact van laag water vanuit breder perspectief

Onderzoek naar de economische gevolgen van laag water wordt doorgaans vanuit een nationaal perspectief uitgevoerd, waarbij er op een geaggregeerd niveau gekeken wordt naar de totale kosten voor de Nederlandse maatschappij. In een dergelijke benadering worden de maatschappelijke kosten bepaald op een wijze waarbij de toegenomen kosten voor verladers en consumenten deels tenietgedaan worden door de toegenomen marge in de binnenvaart op de kosten in mindering te brengen. Ook wordt nagenoeg geen rekening gehouden met het internationale karakter van de binnenvaart en geeft de gebruikelijke aanpak geen inzicht in het verlies dat door individuele en veelal buitenlandse verladers geleden wordt.

### Verlies van 2,8 miljard euro voor Nederlandse en Duitse verladers

Erasmus UTP concludeert in het onderzoek “Economische impact Laagwater” dat de laagwaterperiode van 2018 een forse financiële en economische impact in Nederland en Duitsland heeft gehad. Nederlandse en Duitse verladers hebben gezamenlijk zo’n 2,8 miljard verlies geleden. Een groot deel daarvan (c.a. 2,2 miljard) komt door productievermindering bij bedrijven die grondstoffen over water aangeleverd krijgen. Ook zijn er aanzienlijke kosten gemaakt omdat er meer schepen ingezet moesten worden om minder lading te vervoeren en omdat er waar mogelijk ook gebruik gemaakt is van andere modaliteiten (c.a. 0,5 miljard). Tenslotte zijn er na afloop van de laagwaterperiode nog aanvullende kosten gemaakt om de strategische voorraden weer aan te vullen (c.a. 0,1 miljard). Als de extra marge voor de binnenvaartsector in mindering gebracht wordt (ca. 0,1 miljard) bedraagt de totale pijn voor de Nederlandse en Duitse maatschappij gezamenlijk zo’n 2,7 miljard.

Verladers geven aan een deel van de lading structureel naar andere modaliteiten te gaan verplaatsen en verder in te gaan zetten op vergroting van de voorraadcapaciteit. In een enkel geval is de toegenomen onzekerheid van het vervoer per binnenvaart zelfs reden geweest om een investering niet in Duitsland, maar in India te verrichten. De binnenvaart wil haar positie als betrouwbare vervoerspartner graag behouden. Ondernemers kijken hoe het draagvermogen van schepen tijdens laagwater vergroot kan worden, maar de mogelijkheden hiertoe zijn beperkt omdat specifieke laagwaterschepen bij normale waterstanden veel minder kunnen vervoeren dan normale schepen. Een betrouwbare binnenvaart vergt dus ook infrastructurele aanpassingen. Het toekomstbestendig maken van de infrastructuur is een taak van de overheid.

### Binnenvaart draagt bij aan maatschappelijke opgaven voor duurzaamheid en mobiliteit

Vervoer over water kent veel voordelen. Nagenoeg onopgemerkt vervoert de binnenvaart grote volumes goederen vanuit de Nederlandse en Belgische zeehavens naar het West Europese achterland. Dit zorgt voor een substantiële reductie van de congestie op het overvolle weg- en spoornetwerk en resulteert met een relatief laag brandstofverbruik per tonkilometer ook in een aanzienlijke reductie van het energieverbruik, wat bevorderlijk is voor het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen. Het onderzoek “Economische impact Laagwater” bevestigt het belang van vervoer over water voor de West Europese industrie en het gunstige effect op de werkgelegenheid. Willen Nederland en Duitsland optimaal gebruik kunnen blijven maken van deze zo belangrijke vervoersmodaliteit dan zal het riviersysteem fysiek beter bestand gemaakt moeten worden tegen de droogte en zijn infrastructurele aanpassingen op de Waal, Rijn en IJssel onontbeerlijk. Investeren in toekomstbestendige infrastructuur is en blijft noodzakelijk, de binnenvaart is een belangrijke schakel in maatschappelijke opgaven voor duurzaamheid en mobiliteit.