

University of Groningen

Het maatschappelijk belang van het Polderhoofdkanaal

Sijtsma, Dr. F.J.

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Document Version

Publisher's PDF, also known as Version of record

Publication date:

2007

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):

Sijtsma, D. F. J. (2007). Het maatschappelijk belang van het Polderhoofdkanaal. s.n.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

Het maatschappelijk belang van het Polderhoofdkanaal

Dr. F.J. Sijtsma

Groningen, 2007

WD 2007-3

Rijksuniversiteit Groningen
Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde

Coördinatoren: dr. Frans J. Sijtsma, drs. Tamara Slief, drs Martijje Lubbers
Secretariaat: Henk Janssen
Opdrachtgever: Friese Milieufederatie

Adres:
Wetenschapswinkel Economie & Bedrijfskunde
Postbus 800
9700 AV Groningen
Tel. 050-363 3754 / 3795 / 3810
e-mail: ebwinkel@rug.nl
internet: www.rug.nl/wewi/eb

Het maatschappelijk belang van het Polderhoofdkanaal

Introductie

De Friese Milieufederatie (FMF) heeft de Wetenschapswinkel voor Economie en Bedrijfskunde van de Rijksuniversiteit Groningen gevraagd een korte contra-expertise te verrichten op de inschatting van het economisch belang van het opnieuw bevaarbaar maken van het Polderhoofdkanaal. De economische betekenis van dit zogenaamde Traject M van het Friese Merenproject is ingeschat in een rapport van de Grontmij (22 dec. 2004). Voor deze contra-expertise was weinig tijd: minder dan een dag. De contra-expertise moest daardoor beperkt zijn en liet bijvoorbeeld niet toe dat ruggespraak kon worden gehouden met de opstellers van de rapportage om nadere uitleg te geven waar berekeningen onduidelijk waren.

De kernvraag

Het project Polderhoofdkanaal zoals voorgesteld zorgt, volgens de FMF, voor aantasting van internationaal beschermde natuurwaarden. Aantasting van dergelijke waarden is toegestaan als er sprake is van een groot maatschappelijk belang en als er geen alternatieven zijn voor de voorgestelde ingreep, zoals bijvoorbeeld een ander traject/tracé van het kanaal.

Dit onderzoek richt zich enkel op het maatschappelijk belang, en dan nog enkel het economische belang daarbinnen. Is dat belang groot genoeg om een aantasting van internationaal beschermde natuurwaarden te rechtvaardigen?¹

De economische betekenis

De inschatting van de economische effecten die de Grontmij maakt, leunt sterk op de inschattingen die zijn gemaakt in een grotere studie naar de effecten van het gehele Friese meren project (Terp Advies, 2002). Aldaar is berekend dat het Friese merenproject gepaard gaat met 200 miljoen aan overheidsinvesteringen, waardoor 580 structurele arbeidsplaatsen extra ontstaan. Er is uiteraard ook sprake van een grote hoeveelheid tijdelijke arbeidsplaatsen, maar die spelen voor ons geen rol. Tijdelijke arbeidsplaatsen hangen immers vooral samen met de omvang van de ingreep - wat voor ingreep dan ook en waar dan ook - en geven dus niet de betekenis van het bevaarbaar maken van het Polderhoofdkanaal aan.

Voor het inschatten van de structurele arbeidsplaatsen hanteert het Grontmij rapport

¹ Voor de goede orde: deze contra-expertise mengt zich ook niet in de discussie of en in hoeverre er sprake is van aantasting van internationaal beschermde natuurwaarden.

twee benaderingen. De eerste gaat uit van de omvang van de investering die gepleegd gaat worden voor het Polderhoofdkanaal: Euro 7 miljoen. Dit is 3,5% van de Euro 200 miljoen die in het Friese Merenproject in totaal wordt geïnvesteerd. De structurele arbeidsplaatsen worden dan geschat op 20 (= 3,5% van 580). Deze benadering is uiteraard erg ruw; een eerste orde benadering. Het zouden veel meer arbeidsplaatsen kunnen zijn en ook veel minder, want niet elk onderdeel van een dergelijk omvangrijk project zal hetzelfde 'rendement' in arbeidsplaatsen hebben.

Waarschijnlijk daarom², gaat het Grontmij rapport specifiek in op de winst aan arbeidsplaatsen. Ook voor deze meer concrete en gedetailleerde gegevens maakt ze (voor de onderdelen a en b hieronder) in belangrijke mate gebruik van de studie van Terp Advies. Het Grontmij rapport bespreekt bij deze concretisering in totaal 18,5 fte³:

a - 7 volledige arbeidsplaatsen ontstaan door 5000 schepen die na de verdieping van het Polderhoofdkanaal de bruggen van Oldeboorn zullen passeren (en uitgaven zullen doen in de regio). Onduidelijk hierbij is of deze 5000 schepen bovenop de 3000 komen die Oldeboorn nu al passeren, of dat het gaat om 2000 extra, zodat het totaal op 5000 komt. De tekst suggereert het laatste, maar de toerekening van de volledige 7 fte's suggereert het eerste⁴.

b - 2 volledige arbeidsplaatsen ontstaan door nieuwe ligplaatscapaciteit met bijbehorende vaartochten en bestedingen

c - 7,5 volledige arbeidsplaatsen zijn al in 2004 ontstaan - vóór de uitdieping dus -door 35.000 wandelaars en fietsers die via de fietspont 'De Grietman' het nationaal park de Âlde Feanen bezoeken.

d - 2 volledige arbeidsplaatsen zijn al in 2003 ontstaan - eveneens vóór de uitdieping - door 8000 bezoekers van de gezamenlijke musea 'It Damhûs' en 'It Súdergemaal'.

Het rapport concludeert n.a.v. deze getallen: 'Gelet op de voornoemde aantallen is nog veel te winnen. Dat betekent een aanzienlijke potentie en voldoende groeimogelijkheden om de economische betekenis van de voorgenomen heropening van het Polderhoofdkanaal verder uit te bouwen' (Grontmij 2004, p. 8). De interpretatie van deze zinnen is onduidelijk: is er veel te winnen omdat het zo weinig arbeidsplaatsen zijn?

Wat kunnen wij nu zelf concluderen ten aanzien van de economische betekenis?

² Bij de overgang van de ruwe schatting naar de detailbespreking wordt niet duidelijk gemaakt wat de status van de detailbespreking is.

³ Dat zijn volledige arbeidsplaatsen: full-time equivalenten.

⁴ Zoals gezegd liet de beschikbare onderzoekstijd niet toe, om hierover navraag bij de auteurs te doen.

Laten we aannemen dat het bij post a inderdaad gaat om 5000 extra passerende schepen. Post b is onproblematisch. Post c en d zijn dat niet. Zij kunnen logischerwijs niet worden gerekend tot de economische betekenis van het Polderhoofdkanaal: ze treden immers al op vóór de verdieping is gerealiseerd.

De concretisering van de economische betekenis, die aanvankelijk ruwweg bepaald was op 20 fte, blijkt dan meer in de richting van 9 fte te gaan. Is er bij 9 fte sprake van een grote economische betekenis? Vanuit de wetenschap is deze vraag niet echt te beantwoorden. Voetbalclubs betalen soms meer dan de volledige investering in het Polderhoofdkanaal voor één enkele fte van een sterspeler.

De arbeidsplaatsen waar het hieromgaat zijn echer veelal in de horeca of detailhandel. De betekenis dient men uiteraard ook enigszins in relatie te beschouwen met het geïnvesteerde bedrag. Het aantal van 9 fte lijkt dan niet erg indrukwekkend voor Euro 7 miljoen aan investeringen. Immers voor 1,1 miljoen aan directe loonsubsidie kan men al 20 mensen een jaar lang aan het werk hebben. Hoeveel arbeidsplaatsen zou men kunnen realiseren als men een ondernemer een startsubsidie van 1 miljoen meegaf?

Conclusie

Deze contra-expertise heeft zich gericht op de economische betekenis van het Polderhoofdkanaal. Door de realisatie van dit kanaal lijken ongeveer 9 structurele arbeidsplaatsen gerealiseerd te worden. Of dit een groot of klein belang is, is vanuit de wetenschap moeilijk te zeggen. Maar, vooral in relatie met de omvang van de investering, lijkt de betekenis vrij bescheiden.

Literatuur

Grontmij, 2004. Het Friese Merenproject Traject M'Polderhoofdkanaal' - Basisonderzoek. (Concept). Provincie Fryslân - Projectbureau Friese Meren, namens alle participanten. Grontmij Nederland BV. Drachten, 22 december 2004.

Terp Advies, 2002. Overzicht effecten Friese merenproject (inclusief bijlagen rapport). Terrp Advies i.s.m. Stichting Recreatie, Kennis en Innovatiecentrum. In opdracht van de Provincie Fryslân. Amersfoort, maart 2002.