

Nummer : 2006/46
Datum : 19 december 2006
Aan : Ministerie van V&W

Maatschappelijke kosten-batenanalyse van de Westerschelde Container Terminal, een 'second opinion'

Samenvatting

De haven van Vlissingen is in principe een goede locatie voor de ontwikkeling van containeroverslag. Vlissingen heeft een betere toegankelijkheid vanuit zee dan Antwerpen en de achterlandverbindingen via weg, spoor en binnenvaart doen in potentie niet veel onder voor die van de Mainports Rotterdam en Antwerpen. Er zijn wel wat het achterlandvervoer betreft schaalnadelen ten opzichte van deze twee Mainports, zeker tijdens een aanlooperperiode, in de vorm van een beperkt aantal bestemmingen en frequenties via het spoor en de binnenvaart.

Nu reeds ontstaat binnendijks containeroverslag op bestaande terreinen in Vlissingen op segmenten van de *deep-sea* containermarkt die minder gevoelig zijn voor deze schaalnadelen. Op lange termijn, in een scenario waarbij het containervervoer in Noord-West Europa zich voorspoedig blijft ontwikkelen, zou Vlissingen een belangrijke containerhaven kunnen worden, naast de twee Mainports Rotterdam en Antwerpen. In dit kader kan realisering van de Westerschelde Container Terminal (WCT) op de lange termijn aantrekkelijk zijn.

Het is echter de vraag of realisering van de WCT op het beoogde tijdstip – hij zou in 2012 gereed moeten zijn – een positief rendement oplevert. Wij zijn van mening dat de risico's van deze beslissing voor de initiatiefnemers groot zijn, waardoor belangrijke financiële verliezen kunnen ontstaan. Ook het saldo van kosten en baten uit maatschappelijk oogpunt is waarschijnlijk negatief bij realisering van de WCT op het beoogde tijdstip, zowel voor Nederland in zijn geheel als voor de provincie Zeeland. Naar onze mening zijn de ontwikkelingen van de WCT, zeker op de middellange termijn, ongunstiger dan in de MKBA wordt voorgesteld en wel om de volgende redenen:

- Verdere ontwikkeling van de binnendijkse containeroverslag kan op middellange termijn een belangrijk drukkend effect hebben op het te verwachten marktaandeel van de WCT en/of de tarieven waarop de haven deze terminal in de markt kan uitzetten. In de MKBA kon de ontwikkeling van binnendijkse *deep-sea* containeroverslag als een mogelijk waardevol

alternatief vanwege het ontbreken van technische analyses en tijdsdruk niet worden geanalyseerd, maar deze ontwikkeling is wel zeer relevant zowel voor de bedrijfseconomische exploitatie van de WCT als de maatschappelijke baten daarvan. Wel is in de MKBA de ontwikkeling van een binnendijkse *short-sea* terminal geanalyseerd, die echter nauwelijks overslag oplevert in de periode tot 2020.

- Ondanks het feit dat de nieuwe containerramingen (CPB, 2006a) hoger zijn dan de in de MKBA gehanteerde ramingen zal door de realisering van Maasvlakte 2 (naar verwachting gereed in 2013) en het Deurgangckdok in Antwerpen sprake zijn van een overschot aan *deep-sea* capaciteit in de Beneluxhavens in de periode tot 2020. Hierdoor zullen de tarieven waartegen havens terminals uitzetten onder druk komen te staan.
- De WCT heeft logistieke nadelen, vooral in de aanloopperiode, ten opzichte van Rotterdam, zodat de in de MKBA genoemde transportbaten in mindere mate zouden zijn te realiseren. Overigens zijn de aanlegkosten van de WCT hoger dan een equivalente module op de Maasvlakte 2.
- Wij zetten ook een vraagteken bij de indirecte effecten die in de MKBA worden genoemd in de vorm van werkgelegenheid- en productiviteitsbaten die voornamelijk bij de provincie Zeeland zouden neerslaan. Weliswaar is de orde van grootte van deze effecten niet onplausibel hoog in vergelijking met de omvang van indirecte effecten in andere MKBA's, maar de onderbouwing van deze baten is niet solide. Daarom zijn het bestaan en omvang van deze effecten onzeker.

Op de langere termijn (waarschijnlijk na 2020), als de containeroverslag zich voorspoedig ontwikkelt, zou de WCT wel een aantrekkelijke optie kunnen zijn.

1 Inleiding

Sinds eind jaren 90 zijn er plannen om een *deep-sea* terminal in Vlissingen te realiseren. Deze plannen hebben geleid tot de voorgenomen aanleg van de Westerschelde Container Terminal (WCT) buitendijks. In dit kader heeft de Provincie Zeeland aan ECORYS Nederland B.V. opdracht gegeven een maatschappelijke kosten-batenanalyse van deze terminal te maken. Deze MKBA werd op juni 2006 voltooid (ECORYS, 2006). Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het CPB gevraagd over deze MKBA een 'second opinion' uit te brengen. Op basis van een concept 'second opinion' van het CPB en opmerkingen van anderen heeft ECORYS op december 2006 een addendum op de MKBA uitgebracht. Hierbij geven wij de definitieve 'second opinion' van het CPB weer, waarbij wij rekening houden zowel met de MKBA als het addendum daarop van ECORYS.

In paragraaf 2 zullen wij de uitgangspunten en resultaten van de MKBA weergeven. In paragraaf 3 zullen wij onze beoordeling van de MKBA uiteenzetten. Tenslotte zullen wij in paragraaf 4 onze conclusies naar voren brengen.

2 Uitgangspunten en resultaten van de MKBA

2.1 Nul- en projectalternatieven

In het nul-alternatief wordt de Westerschelde Container Terminal niet aangelegd, waardoor de ontwikkeling van de containeroverslag grotendeels aan Vlissingen voorbijgaat. Er is sprake van enige marginale containeroverslag in niet gespecialiseerde terminals.¹

Er zijn drie projectalternatieven. Twee van deze alternatieven betreffen varianten van een nieuw aan te leggen *deep-sea* containerterminal gericht op intercontinentale containerstromen, de andere betreft een *short-sea* terminal voor de afhandeling van intra-Europese containerstromen. Nader omschreven zien deze projectalternatieven er als volgt uit:

WCT Logistiek Centrum

Dit alternatief bestaat uit de buitendijkse aanleg van een containerterminal met een kade van 2.000 m voor de afhandeling van zeeschepen plus kades voor de afhandeling van feeders en binnenvaartschepen. De overslagcapaciteit wordt op ca. 2 miljoen TEU per jaar geschat. De investeringskosten bedragen 330 miljoen euro. De operator van de terminal richt zich in deze variant voornamelijk op het aantrekken van containerstromen van en naar het achterland. Op basis van de achterlandstromen worden logistieke activiteiten ontplooid in (de nabijheid) van

¹ Zoals in paragraaf 3 naar voren wordt gebracht is dit nulalternatief door de ontwikkelingen achterhaald. Er ontstaat toch containeroverslag in Vlissingen op binnendijkse terreinen. De ontwikkeling hiervan is zodanig dat deze waarschijnlijk niet als 'marginaal' kan worden gekenmerkt.

het havengebied. De achterlandstromen vormen 80% van de containeroverslag, terwijl de resterende 20% zee-zee overslag betreft (transshipment).

WCT Voorhaven

Dit alternatief is wat de terminal betreft identiek aan het eerder genoemde alternatief. Het enige verschil is dat in dit alternatief de operator van de terminal zich voornamelijk richt op het aantrekken van zee-zee overslag (transshipment containers). Ten gevolge hiervan is er alleen in beperkte mate sprake van logistieke dienstverlening in het havengebied. Het aandeel van de transshipment containers in de totale containeroverslag is in dit geval 50%.

Eigenlijk dienen deze twee projectalternatieven te worden gezien als twee extreme varianten van eenzelfde projectalternatief.

Intensiveringsalternatief

Dit alternatief houdt in de binnendijkse aanleg van een kade van maximaal 1000 m voor de overslag van containers van de *short-sea* (intra-Europese) markt. Deze investering past binnen het bestaande bestemmingsplan, waardoor er geen noodzaak is tot politieke besluitvorming op planologisch gebied.

2.2 De ontwikkeling van de containerstromen

Om de toekomstige positie van de WCT te bepalen is men uitgegaan van de ontwikkeling van de containeroverslag voor de Le Havre-Hamburg range van havens (HH-range) zoals gehanteerd door het CPB in de MKBA van verdieping van de waterweg naar Antwerpen (CPB, 2004). Vanwege de buitengewoon hoge groei van de containeroverslag in de laatste jaren en nieuwe inzichten met betrekking tot de consequenties van de handel met China (CPB, 2006b) zijn inmiddels nieuwe scenario's gemaakt van de ontwikkeling van de containeroverslag die hoger zijn dan de in de MKBA gebruikte scenario's.

Het marktaandeelmodel van de KBA van de Verruiming van de vaarweg van de Schelde (CPB, 2004) is gebruikt om het marktaandeel van Vlissingen te bepalen.

De verwachte containeroverslag in de verschillende scenario's zou er dan als volgt uitzien.

Tabel 2.1	Projectalternatieven WCT: verwachte containeroverslag (1000 TEU, kademoves)		
	DE	EC	GC
2020	1471	2000	2000
2030	1947	2000	2000

De containeroverslag in de alternatieven 'Logistiek Centrum' en 'Voorhaven' is identiek, alleen het percentage transshipment ten opzichte van de totale overslag verandert in deze alternatieven. De WCT onttrekt in deze alternatieven met name lading aan Rotterdam en Antwerpen.

Wat betreft het Intensiveringalternatief zijn de verwachtingen veel bescheidener, omdat naar verwachting de intra-Europese stromen veel minder zullen groeien. Daarnaast is er in de Benelux momenteel voldoende capaciteit. Een en ander leidt in DE tot geen overslag tot 2030, in EC geen overslag tot 2020 en 175.000 TEU in 2030 en in GC 175.000 TEU in 2020 en 250.000 in 2030.

2.3 Opzet van de KBA

De MKBA houdt rekening met directe welvaartseffecten, indirecte (extra) welvaartseffecten en externe effecten. Deze kosten en baten worden uit de Nederlandse optiek, Vlaamse optiek en Zeeuwse optiek weergegeven. Daarbij wordt de netto contante waarde berekend voor de ontwikkelingen in de periode 2005-2059. Hierbij is voor de baten een disconteringsvoet van 5% reëel gehanteerd, te weten 2% risicovrije plus een risico-opslag van 3%. Hiermee wordt rekening gehouden met het macro-economische risico. Voor de kosten die geen macro-economische risico (investeringskosten) kennen is een disconteringsvoet van reëel 4% gehanteerd.

De indirecte effecten bestaan uit werkgelegenheids- en productiviteitsbaten en extra vennootschapsbelasting door extra activiteiten. Gesteld wordt dat door de realisering van de WCT extra overslag door de Nederlandse havens wordt gerealiseerd. Door imperfecties van de arbeidsmarkt zou dit tot extra werkgelegenheid leiden, zowel op nationaal als op regionaal niveau.

Er is ook rekening gehouden met de externe effecten als geluidoverlast, luchtkwaliteit en emissies, paleontologie en fossielenvindplaats, natuur, enz

De kosten en baten van de WCT alternatieven voor Nederland zien als volgt uit:

Tabel 2.2 Kosten en baten WCT voor Nederland, netto contante waarde 2005 in miljoen euro

	Logistiek Centrum	Voorhaven
Exploitatie opbrengsten haven	263 à 278	263 à 278
Kosten investering en onderhoud	299	299
Exploitatie saldo haven	- 36 à - 21	- 36 à - 21
Transportbaten gebruikers	75 à 117	55 à 76
Overige infra kosten	- 21 à - 22	- 8
Directe baten	18 à 74	11 à 47
Externe effecten	- 46 à - 35	- 30 à - 19
Saldo directe en externe effecten	- 28 à 39	- 19 à 28
Indirecte Werkgelegenheidseffecten en extra belastingen	44 à 73	31 à 51
Batig saldo	16 à 112	12 à 79

Bron: Addendum op MKBA.

Voor Zeeland zien de kosten en baten als volgt:

Tabel 2.3 Kosten en baten WCT voor Zeeland, netto contante waarde 2005 in miljoen euro

	Logistiek Centrum	Voorhaven
Exploitatie opbrengsten haven	263 à 278	263 à 278
Kosten investering en onderhoud	299	299
Exploitatie saldo haven	- 36 à -21	- 36 à -21
Transportbaten gebruikers	16 à 30	8 à 13
Overige infra kosten	- 15 à - 16	- 5 à 6
Directe baten	- 35 à - 7	- 33 à - 14
Externe effecten	- 41 à - 29	- 28 à - 15
Saldo directe en externe effecten	- 76 à - 36	- 61 à - 29
Werkgelegenheidseffecten en extra belastingen	95 à 144	70 à 106
Batig saldo	+ 19 à 108	+ 9 à 77

Bron: Addendum op MKBA.

Het project geeft volgens de MKBA voor Nederland een licht positief effect. Zonder de indirecte effecten is het resultaat van licht negatief tot licht positief.

3 Beoordeling van de MKBA

Wij zullen in deze paragraaf eerst de concurrentiepositie van de WCT analyseren. Vervolgens zullen wij de invloed hiervan op het exploitatieresultaat en de verwachte baten analyseren.

Tenslotte zullen wij kort op de indirecte effecten ingaan.

3.1 De concurrentiepositie van de WCT

Om de concurrentiepositie en het marktaandeel van de WCT te beoordelen is het van belang te kijken naar de (mogelijke) ontwikkeling van de containeroverslag in andere binnendijkse terminals in Vlissingen en de ontwikkelingen van vraag en aanbod van containeroverslag in de andere Beneluxhavens, met name Rotterdam en Antwerpen. Dit laatste, omdat het achterland van de WCT sterk overlappend is met dat van Rotterdam en Antwerpen. Wij zullen al deze elementen van de concurrentiepositie analyseren.

Binnendijkse ontwikkeling van de deepsea containeroverslag

In de MKBA is vanwege het ontbreken van technische informatie (bijvoorbeeld kosten, nautische aspecten) en tijdsgebrek het alternatief van binnendijkse *deep-sea* containeroverslag niet geanalyseerd. De WCT kan echter niet los worden geanalyseerd van de (mogelijke) ontwikkelingen van binnendijkse *deep-sea* containeroverslag, alleen al vanwege het feit dat het marktaandeel van de WCT daarvan sterk afhankelijk is.

In het addendum op de MKBA zelf wordt de ontwikkeling van containeroverslag van Sea-Invest op de multipurpose terminal aan de (binnendijkse) Scaldiahaven genoemd. Daar multipurpose stromen naar verwachting zullen afnemen is het heel goed denkbaar dat de desbetreffende terminal op termijn vooral voor containeroverslag zal worden gebruikt. Uitgaande van de oppervlakte zou hier op termijn ca. een half miljoen TEU kunnen worden overgeslagen.

De laatste tijd zijn, zoals in het addendum van de MKBA wordt vermeld, ook andere mogelijke binnendijkse ontwikkelingen van de containeroverslag ontstaan, te weten Verbrugge terminals en Kloosterboer.

Het ligt niet voor de hand dat een binnendijkse terminal onmiddellijk op het topsegment van de grootste schepen wordt gericht en zo'n terminal zou, als bescheiden wordt begonnen, wel eens goedkoper dan de WCT kunnen zijn. Dergelijke terminals zouden ook minder gevoelig kunnen zijn voor de aanloopproblemen in het achterlandvervoer, die later aan de orde zullen komen, omdat de containers in grotere mate via het wegvervoer naar het achterland worden vervoerd. Overigens, een binnendijkse ontwikkeling van containeroverslag sluit realisering van de WCT op de langere termijn niet uit, zeker als de containeroverslag in de Beneluxhavens zich voorspoedig blijft ontwikkelen. Dan kan de binnendijkse containeroverslag worden gezien als een logische eerste fase van de ontwikkeling van Vlissingen als belangrijke containerhaven.

De ontwikkeling in andere Beneluxhavens

Van belang voor de positie van de WCT en de tarieven waartegen de haven de WCT kan uitzetten is de ontwikkeling van vraag en aanbod in de Benelux, in het bijzonder in Rotterdam en Antwerpen.

De (met zekerheid) geplande extra *deep-sea* capaciteit in de Beneluxhavens ziet als volgt uit:

Tabel 3.1 Geplande uitbreiding *deep-sea* capaciteit in Beneluxhavens (miljoen TEU)

		Opmerking
Maasvlakte 2	18	Op basis van 620 ha
Euromax	3	
Totaal Rotterdam	21	
Antwerpen (Deurganckdok)	7	Excl. Saeftingedok
Zeebrugge	1	
Amsterdam	1	
Totaal	30	

Bron: CPB, NEI, RIVM (2001), Havenbedrijven.

Wat betreft Antwerpen is in tabel 3.1 geen rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding in het Saeftingedok, die in potentie een nog grotere capaciteit dan de Deurganckdok kan opleveren. Voor de Maasvlakte 2 is van 620 ha van de 1000 uitgegaan conform Haven van Rotterdam, (2003).

In 2005 werden 17,2 miljoen TEU in de Beneluxhavens overgeslagen, waarvan ca. 14 miljoen *deep-sea* containers, inclusief feeders. De geplande capaciteit is voldoende om een groei van de containeroverslag met 7% per jaar te accommoderen in de periode tot 2020. Hierbij hebben wij een tamelijk conservatieve schatting van de geplande overslagcapaciteit gehanteerd en geen rekening gehouden met de reserves die in de bestaande terminals aanwezig zijn al of niet na enige technische verbeteringen.

Containeroverslag scenario's (CPB, 2006a) gemaakt op basis van 'Welvaart en Leefomgeving' en 'China and the Dutch Economy (CPB, 2006b) geven een gemiddelde groei van de containeroverslag per jaar in de periode tot 2005-2020 tussen 2% à 6% per jaar. Ocean Shipping Consultants (OSC, 2004) geeft een groei van de containeroverslag voor de Le Havre-Hamburg range voor de periode 2003-2020 tussen 4,5% en 5,8% per jaar.

Hieruit kunnen wij concluderen dat er waarschijnlijk een overschot aan overslagcapaciteit te verwachten is in de periode tot 2020. Deze overcapaciteit kan de tarieven waartegen havenautoriteiten containerterminals in de markt zetten onder druk zetten.

Dit neemt niet weg dat in de meer optimistische scenario's na 2020 schaarste aan terreinen voor containerterminals ontstaat. In dat kader zijn de perspectieven van een WCT terminal op de lange termijn aanzienlijk beter. Daarnaast zullen, als de binnendijkse overslag zich ontwikkelt, de schaalnadelen van het achterlandvervoer makkelijker te overbruggen zijn.

Positie van de WCT

Opvallend zijn de hoge aanlegkosten van de containerterminal, te weten 330 miljoen euro, inclusief 17 miljoen euro voor natuurcompensatie. Een vergelijkbare containeroppervlakte (100ha) op de MV2 (uitgaande van het Business Plan Rotterdam, mei 2005) kost ca.230

miljoen, inclusief de toegangseu en aanpassingen op de Maasvlakte 1 en *inclusief* de investeringen voor natuurcompensatie. Dit zou in principe tot hogere overslagkosten leiden voor de WCT. Desondanks is men in de MKBA van 20% lagere overslagkosten dan in Rotterdam uitgegaan.² Wij achten dat geen plausibele ontwikkeling, zeker als rekening wordt gehouden met de toename van variëteit van terminals en interne concurrentie in Rotterdam door de realisering van Maasvlakte 2.

Een belangrijk kritisch punt is de toepassing van het marktaandeelmodel van de containersector, ontwikkeld voor de verruiming van de vaarweg van de Schelde, voor het berekenen van het marktaandeel van Vlissingen. Naar onze mening worden door de toepassing van dit model de schaalnadelen van het achterlandvervoer van de WCT ten opzichte van de concurrerende havens Rotterdam en Antwerpen verwaarloosd, vooral in de aanloopperiode. Deze moeilijkheden zijn reeds in CPB (2004) verwoord.³ De moeilijkheden van de CERES terminal in Amsterdam laten zien hoe belangrijk deze schaalnadelen in de aanloopfase kunnen zijn.

In de MKBA is aangenomen (voor de modelberekeningen) dat de WCT 'genested' kan worden met Antwerpen, op basis van een gewogen gemiddelde van de vervoerskosten naar het achterland van beide havens. Omdat de WCT nog niet bestaat en aan Antwerpen wordt gekoppeld, wordt daarbij impliciet aangenomen dat de WCT reeds met Antwerpen 'meeloopt'. Assimilatie aan Antwerpen veronderstelt impliciet dat de 'fixed factors' van Antwerpen en daarmee de agglomeratievoordelen van deze haven ook op Vlissingen van toepassing zijn. De WCT lift als het ware mee met Antwerpen.

Hierdoor wordt het gebrek aan schaal (frequenties en aantal bestemmingen voor spoor- en binnenvaart) van de achterlandverbindingen verwaarloosd. Om aan te sluiten met het achterlandvervoer via het spoor zal er een shuttle vanuit de WCT naar Kijfhoek of Antwerpen moeten worden ingevoerd. Dit betekent een extra overslag of extra manoeuvres ten opzichte van het treinvervoer via Rotterdam of Antwerpen. Ook de binnenvaart zal aanloopmoeilijkheden kennen. Om alle bestemmingen/herkomsten te bedienen zal vaak ook een extra move in een achterland terminal moeten plaatsvinden. Dit maakt het binnenvaart vervoer via Vlissingen in een aantal gevallen duurder. Daarnaast zullen de frequenties via spoor en binnenvaart niet die via Rotterdam of Antwerpen kunnen evenaren.

Een analyse van de transportkosten naar de belangrijkste agglomeraties waar containers naar toe gaan resp. vandaan komen laat verder zien dat Rotterdam in de meeste gevallen transportkostenvoordelen heeft ten opzichte van Vlissingen, nog los van de schaalvoordelen.

² Deze informatie werd desgevraagd door de onderzoekers verstrekt.

³ Ook in (Haven van Rotterdam, 2006) worden deze aanloopproblemen onderstreept.

3.2 De business case en de verwachte baten

In de MKBA wordt een negatief exploitatieresultaat van de haven voor de WCT-alternatieven gepresenteerd (-36 à - 21 miljoen). In het addendum op de MKBA wordt echter geargumenteed dat de haven het project zonder verliezen kan financieren met een lagere rente dan de discontovoet, te weten een rentevoet van 3,5% (reëel). De Business case zou dan licht positief uitkomen. Dit is naar onze mening geen goede argumentatie. De gehanteerde discontovoet (2% risicoloos + 3% risico-opslag) is de uitdrukking van het vereiste rendement *inclusief het macro-economische risico* van het project. De lagere rente voor de financiering van het project houdt geen rekening met dit risico, maar de eventuele kosten daarvan komen toch ten laste van de haven. In het addendum wordt gesteld dat geprobeerd zal worden dit risico op de operator af te wentelen door langdurige contracten aan te gaan met een garantie ten aanzien van de erfpachtopbrengsten en de haven- en kadegelden. Daar tot na 2020 een overschot aan capaciteit in de Beneluxhavens te verwachten is lijkt deze afwenteling van risico's niet erg waarschijnlijk. Daarnaast zijn er de genoemde schaalnadelen in het achterlandvervoer ten opzichte van concurrerende havens in de aanloopfase. Een en ander kan leiden tot druk op de haventarieven.

Daarnaast is de contante waarde van de investeringskosten onderschat omdat ten onrechte hiervoor een discontovoet van 4% is gehanteerd. Daar de investeringskosten niet gecorreleerd zijn met de economische groei zou hierbij een risicovrije discontovoet van 2% van toepassing moeten zijn (Min V&W, 2004a). De contante waarde van de investeringskosten zou dan met 22 miljoen stijgen en het exploitatiesaldo van de haven zou met hetzelfde bedrag dalen.

Een en ander betekent dat de initiatiefnemers het risico lopen van grotere financiële verliezen.

Naar onze mening is het zelfs niet waarschijnlijk dat het project bij realisering op het beoogde tijdstip voldoende transportbaten oplevert om uit dien hoofde een positief welvaartssaldo op te leveren.

3.3 Indirecte effecten

In de MKBA worden indirecte welvaartseffecten gekwantificeerd in de vorm van werkgelegenheid- en productiviteitsbaten. Daarnaast wordt de extra-venootschapbelasting die met de extra-activiteiten gepaard gaat als een baat opgevoerd. Op zichzelf blijft de omvang van deze baten (tussen 8% en 28% van de directe baten) binnen de gebruikelijk marges in andere MKBA's. In het rapport wordt echter geen overtuigende onderbouwing gegeven, zodat het bestaan en/of de omvang van deze baten onzeker blijft.

Op nationaal niveau wordt de (evenwicht)werkloosheid grotendeels bepaald door de wig (verschil tussen bruto en netto loon) en de replacement rate (verhouding tussen uitkering en loon) en niet zozeer door de vraag (Min V&W, 2004b)

De aanvulling van de OEI-leidraad noemt wel situaties waarin door de werking van nationale regelingen er sprake kan zijn op regionaal niveau van extra werkloosheid ten opzichte van de structurele evenwichtswerkloosheid. In dit geval zou een toename van de vraag door realisering van puntinfrastructuur enige invloed op de regionale werkloosheid kunnen hebben. De aanvulling van de OEI-leidraad beveelt aan na te gaan of er regionale discrepanties zijn in de vorm van tekorten of overschotten op de arbeidsmarkt om te verifiëren of het plausibel is dat er indirecte werkgelegenheidseffecten optreden. De regionale werkloosheid moet in dat geval significant hoger zijn dan de nationale werkloosheid. Dit is niet het geval in de provincie Zeeland. Inspectie van de databank die gebruikt is door Vermeulen (2006) laat zien dat de werkloosheid in Zeeland historisch gezien soms iets hoger, soms iets lager is dan in Nederland als geheel. In 2005 was volgens de CBS de werkloosheid zelfs lager dan in Nederland als geheel. Wel is de participatiegraad voor vrouwen iets lager dan die voor Nederland.⁴

In het addendum op de MKBA wordt op basis van een aantal aannames een prognose gemaakt van de ontwikkeling van de vraag en het aanbod voor verschillende segmenten van de arbeidsmarkt. Deze prognoses geven naar onze mening geen duidelijk beeld en in ieder geval geen overtuigende fundament aan de berekeningen.

In het addendum wordt ook gesteld dat activiteiten in het WCT die andere activiteiten verdringen extra welvaart met zich mee brengen, omdat deze activiteiten een hogere productiviteit hebben dan de verdrongen activiteiten. Dat deze activiteiten een hogere productiviteit hebben dan de verdrongen activiteiten is wel juist, maar dit betreft naar onze mening het doorgeven van het direct effect. Met andere woorden deze hogere productiviteit is reeds verdisconteerd in de directe effecten van het project.

Wij kunnen concluderen dat de genoemde indirecte effecten, qua orde van grootte binnen de plausibele marges blijven, maar zeer onzeker zijn.

4 Conclusies

De belangrijkste conclusies van deze 'second opinion' zijn:

- Vlissingen heeft goede perspectieven voor de ontwikkeling van containeroverslag. Op lange termijn kan het zelfs een belangrijke containerhaven worden, naast de Mainports Rotterdam en Antwerpen.

⁴ In 2003 56,8% in Nederland tegen 53,7 in Zeeland.

- Momenteel ontstaat reeds op autonome wijze op bestaande terreinen binnendijkse containeroverslag. Het is zelfs mogelijk dat deze binnendijkse containeroverslag een grote vlucht neemt.
- De WCT kan niet goed los van deze ontwikkelingen worden geanalyseerd, omdat zijn marktaandeel hiervan afhankelijk is.
- Het exploitatieresultaat van het project in de MKBA is licht negatief. Door geen rekening te houden met aanloopproblemen in een periode van overcapaciteit in de Beneluxhavens lopen de initiatiefnemers naar onze mening grote financiële risico's.
- De berekende indirecte effecten (werkgelegenheid- en productiviteitsbaten) blijven qua orde van grootte binnen de plausibiliteitsmarges maar zijn onzeker.
- Realisering van het project op het beoogde tijdstip (gereed 2012) zal waarschijnlijk een negatief welvaartssaldo voor zowel Nederland als Zeeland met zich mee brengen.
- Bij een voorspoedige ontwikkeling van de containeroverslag zou de WCT op langere termijn wel goede perspectieven kunnen hebben.

Literatuurlijst

CPB, NEI, RIVM, 2001, Welvaartseffecten van Maasvlakte 2, Aanvullende kosten-batenanalyse van de Rotterdamse haven door landaanwinning, Koninklijke De Swart.

CPB, 2006a, Aanpassing WLO scenario's voor het containervervoer, CPB Memorandum S5/2006/02, 18 december, Den Haag.

CPB, 2006b, China and the Dutch economy, CPB Document nummer 127, Den Haag.

CPB, 2004, Verruiming van de vaarweg Van de Schelde, in CPB, VITO, Koninklijke De Swart.

ECORYS, 2006, Maatschappelijke kosten-batenanalyse van de Westerschelde Container Terminal, Rotterdam.

ECORYS, 2006, Maatschappelijke kosten-batenanalyse van de Westerschelde Container Terminal, addendum, Rotterdam

Haven van Rotterdam, 2003, Doorsteekvariant Maasvlakte 2, Business case, Vertrouwelijk.

Haven van Rotterdam, 2006, Vlissingen Containerhaven, Rotterdam.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004a, Risicowaardering Aanvulling op de Leidraad OEI, ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Economische Zaken, Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Economische zaken, 2004b, Indirecte effecten infrastructuurprojecten Aanvulling op de Leidraad OEI, ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Economische Zaken, Den Haag.

Ocean Shipping Consultants, 2004, Westerschelde Container Terminal Vlissingen, vertrouwelijk.

Vermeulen W, 2006, Regional disparities in a small country? An analysis of regional unemployment and participation differentials in the Netherlands from 1975 to 2003, CPB Document 113.