

MANAGEMENT SAMENVATTING

Dit rapport van TNO/TM Leuven doet verslag van het deelonderzoek Strategische Welvaartseffecten Kanaalzone Gent-Terneuzen. In dit onderzoeksproject is een rekenmodel opgesteld waarbij alle transacties tussen 27 bedrijfstakken en zes regio's in Vlaanderen en Nederland zijn beschreven. Dat rekenmodel (een zogeheten Multi regionale Input-Outputtabel) is opgesteld voor de jaren 2000, 2005, 2020 en 2040. Voor de jaren 2020 en 2040 is zo'n MRIO voor de drie gehanteerde scenario's opgesteld: Global Economy/Logistiek, Strong Europe/Industrieel en Regional Communities/Biobrandstoffen. Met behulp van dit rekenmodel is een impuls doorgerekend: het transportkostenvoordeel dat ontstaat door een verbetering van de nautische toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Dat transportkostenvoordeel is ontleend aan het deelonderzoek 'directe effecten'. De MRIO geeft per projectalternatief een bepaalde hoeveelheid extra werkgelegenheid in 2020 en 2040 als verschil met het nulalternatief.

Naast de MRIO zijn vraag en aanbod op de arbeidsmarkt in de zes deelregio's (Overig Vlaanderen, Overig Oost Vlaanderen, Kanaalzone Gent, Kanaalzone Terneuzen, Overig Zeeland, Overig Nederland) in kaart gebracht. Daarmee kon bepaald worden of de arbeidsmarkt ook kon voorzien in de extra gevraagde werkgelegenheid per projectalternatief. Hiermee werd ook tegemoet gekomen aan de KGT leidraad; het gaat niet om een effect op zich, het gaat erom of het effect additioneel is ten opzichte van het nulalternatief. Daarvan is sprake als Vlaanderen en Nederland er gezamenlijk per saldo op vooruitgaan. Daarvan is doorgaans sprake als door onvoldoende marktwerking werkloosheid bestaat en dat door de verbeterde zeetoegang zulke werkloosheid afneemt. Pas als er sprake is van additionaliteit, mag een effect worden meegenomen in de kostenbatenanalyse (KBA).

Daarnaast is de vraag naar ruimte (bedrijfsterrein) bepaald en is eveneens nagegaan in hoeverre de extra vraag naar ruimte tot extra welvaartseffecten leidt (additionaliteit). Daarvan is doorgaans sprake als door onvoldoende marktwerking bedrijfsterrein (zeehaventerrein) braak blijft liggen.

De impuls is opgesteld als extra toegevoegde waarde die voortvloeit uit het transportkostenvoordeel dat een weg zoekt in de economie. Deze impuls is per projectalternatief opgenomen als verschil met de transportkosten in het nulalternatief. Van het transportkostenvoordeel dat ontstaat, lekt een aanzienlijk deel weg naar de wereld buiten Vlaanderen en Nederland. Nadat rekening is gehouden met zulke correcties verkrijgen we samengevat de volgende uitkomsten (op jaarbasis, dat wil zeggen niet gecumuleerd over de hele periode):

Tabel S1: Additionele extra arbeidsvraag, Vlaanderen en Nederland (in aantal werkzame personen *)

Scenario	grotere schepen			meer schepen			andere aanvoer		nieuwe over- slaglocatie
	GZX	GZN	KZX	GBS	KBS	DBS	AVR	AVV	ISH
GE2020	762		431	258		219	352		398
SE2020	596		295	147		182			
RC2020	589		151	101		41	117		
GE2040	2573	2138	2152	1097	1090	1122	1289	1320	187
SE2040	614		352	137		127			321
RC2040	382		143	74	74	98	92		94

Bron: TNO

*) GZX = Grote Zeesluis buiten Complex; GZN = Grote Zeesluis binnen Complex; KZX = Kleine Zeesluis buiten Complex; GBS = Grote Binnenvaartsluis; KBS = Kleine Binnenvaartsluis; DBS = Diepe Binnenvaartsluis; AVR = Aanvoer via Rotterdam; AVV = Aanvoer via Vlissingen; ISH = Insteekhaven

Tabel S2: Gemonetariseerd netto effect op de arbeidsmarkt, Vlaanderen en Nederland (duizend euro *)

Scenario	grotere schepen			meer schepen			andere aanvoer		nieuwe over- slaglocatie
	GZX	GZN	KZX	GBS	KBS	DBS	AVR	AVV	ISH
GE2020	8886		5084	3160		2641	4255		4702
SE2020	7206		3556	1790		2191			
RC2020	6911		1775	1195		459	1392		
GE2040	29561	24500	24685	12717	12615	12753	14911	15269	2111
SE2040	6707		3842	1513		1350			3597
RC2040	3943		1469	773	773	1014	977		1006

Bron: TNO

*) GZX = Grote Zeesluis buiten Complex; GZN = Grote Zeesluis binnen Complex; KZX = Kleine Zeesluis buiten Complex; GBS = Grote Binnenvaartsluis; KBS = Kleine Binnenvaartsluis; DBS = Diepe Binnenvaartsluis; AVR = Aanvoer via Rotterdam; AVV = Aanvoer via Vlissingen; ISH = Insteekhaven

Tabel S3: Netto effect op de arbeidsmarkt als percentage van het directe effect, Vlaanderen en Nederland *)

Scenario	grotere schepen			meer schepen			andere aanvoer		nieuwe over- slaglocatie
	GZX	GZN	KZX	GBS	KBS	DBS	AVR	AVV	ISH
GE2020	16,3		18,4	20,7		19,1	17,0		16,2
SE2020	19,2		18,6	16,6		16,9			
RC2020	23,3		26,5	28,5		21,9	26,3		
GE2040	11,3	11,1	11,6	17,7	17,1	11,5	15,2	14,7	7,0
SE2040	12,7		13,7	14,0		11,2			15,6
RC2040	13,8		15,0	16,4	16,4	15,4	14,0		16,2

Bron: TNO

*) GZX = Grote Zeesluis buiten Complex; GZN = Grote Zeesluis binnen Complex; KZX = Kleine Zeesluis buiten Complex; GBS = Grote Binnenvaartsluis; KBS = Kleine Binnenvaartsluis; DBS = Diepe Binnenvaartsluis; AVR = Aanvoer via Rotterdam; AVV = Aanvoer via Vlissingen; ISH = Insteekhaven

Tabel S4: Netto additioneel effect op de arbeidsmarkt in Vlaanderen, als aandeel van Vlaanderen en Nederland *)

Scenario	grotere schepen			meer schepen			andere aanvoer		nieuwe over- slaglocatie
	GZX	GZN	KZX	GBS	KBS	DBS	AVR	AVV	
GE2020	0,78		0,78	0,65		0,88	0,81		0,64
SE2020	0,99		1,10	1,45		1,31			
RC2020	0,80		0,72	0,68		0,70	0,75		
GE2040	0,65	0,67	0,66	0,65	0,66	0,75	0,67	0,68	0,83
SE2040	0,81		0,86	1,23		1,39			0,59
RC2040	0,78		0,76	0,73	0,73	0,65	0,75		0,58

Bron: TNO

*) GZX = Grote Zeesluis buiten Complex; GZN = Grote Zeesluis binnen Complex; KZX = Kleine Zeesluis buiten Complex; GBS = Grote Binnenvaartsluis; KBS = Kleine Binnenvaartsluis; DBS = Diepe Binnenvaartsluis; AVR = Aanvoer via Rotterdam; AVV = Aanvoer via Vlissingen; ISH = Insteekhaven

Tabel S5: Netto additioneel effect op de arbeidsmarkt in Nederland, als aandeel van Vlaanderen en Nederland *)

Scenario	grotere schepen			meer schepen			andere aanvoer		nieuwe over- slaglocatie
	GZX	GZN	KZX	GBS	KBS	DBS	AVR	AVV	
GE2020	0,22		0,22	0,35		0,12	0,19		0,36
SE2020	0,01		-0,10	-0,45		-0,31			
RC2020	0,20		0,28	0,32		0,30	0,25		
GE2040	0,35	0,33	0,34	0,35	0,34	0,25	0,33	0,32	0,17
SE2040	0,19		0,14	-0,23		-0,39			0,41
RC2040	0,22		0,24	0,27	0,27	0,35	0,25		0,42

Bron: TNO

*) GZX = Grote Zeesluis buiten Complex; GZN = Grote Zeesluis binnen Complex; KZX = Kleine Zeesluis buiten Complex; GBS = Grote Binnenvaartsluis; KBS = Kleine Binnenvaartsluis; DBS = Diepe Binnenvaartsluis; AVR = Aanvoer via Rotterdam; AVV = Aanvoer via Vlissingen; ISH = Insteekhaven

Tabel S6: Extra ruimtevrage, Vlaanderen en Nederland (hectare) *)

Scenario	grotere schepen			meer schepen			andere aanvoer		nieuwe over- slaglocatie
	GZX	GZN	KZX	GBS	KBS	DBS	AVR	AVV	
GE2020	45		28	14		15	23		24
SE2020	27		20	12		14			
RC2020	24		8	5		2	4		
GE2040	135	114	112	39	40	58	51	53	14
SE2040	35		23	10		11			15
RC2040	20		9	5	5	6	5		4

Bron: TNO

*) GZX = Grote Zeesluis buiten Complex; GZN = Grote Zeesluis binnen Complex; KZX = Kleine Zeesluis buiten Complex; GBS = Grote Binnenvaartsluis; KBS = Kleine Binnenvaartsluis; DBS = Diepe Binnenvaartsluis; AVR = Aanvoer via Rotterdam; AVV = Aanvoer via Vlissingen; ISH = Insteekhaven

Tabel S7: Totaal netto effect op de arbeidsmarkt en op de grondmarkt , duizend Euro, Vlaanderen en Nederland *), geannualiseerd

Scenario	grotere schepen			meer schepen			andere aanvoer		nieuwe over- slaglocatie
	GZX	GZN	KZX	GBS	KBS	DBS	AVR	AVV	ISH
GE2020	8886		5084	3160		2641	4255		4702
SE2020	9211		5074	2680		3243			
RC2020	8642		2349	1553		619	1695		
GE2040	29561	24500	24685	12717	12615	12753	14911	15269	2111
SE2040	7805		4552	1817		1701			4049
RC2040	4583		1766	917	918	1202	1139		1136

Bron: TNO

Tabel S8: Netto effect op de grondmarkt als percentage van het directe effect, Vlaanderen en Nederland *)

Scenario	grotere schepen			meer schepen			andere aanvoer		nieuwe over- slaglocatie
	GZX	GZN	KZX	GBS	KBS	DBS	AVR	AVV	ISH
GE2020									
SE2020	5,3		7,9	8,2		8,1			
RC2020	5,8		8,6	8,5		7,6	5,7		
GE2040									
SE2040	2,1		2,5	2,8		2,9			2,0
RC2040	2,2		3,0	3,1	3,1	2,8	2,3		2,1

Bron: TNO

Tabel S9: Netto effect op de arbeidsmarkt en de grondmarkt als percentage van het directe effect, Vlaanderen en Nederland *)

Scenario	grotere schepen			meer schepen			andere aanvoer		insteekhaven
	GZX	GZN	KZX	GBS	KBS	DBS	AVR	AVV	ISH
GE2020	16,3		18,4	20,7		19,1	17,0		16,2
SE2020	24,6		26,6	24,8		24,9			
RC2020	29,1		35,1	37,0		29,5	32,0		
GE2040	11,3	11,1	11,6	17,7	17,1	11,5	15,2	14,7	7,0
SE2040	14,8		16,3	16,8		14,2			17,6
RC2040	16,1		18,0	19,5	19,5	18,2	16,3		18,3

Bron: TNO

*) GZX = Grote Zeesluis buiten Complex; GZN = Grote Zeesluis binnen Complex; KZX = Kleine Zeesluis buiten Complex; GBS = Grote Binnenvaartsluis; KBS = Kleine Binnenvaartsluis; DBS = Diepe Binnenvaartsluis; AVR = Aanvoer via Rotterdam; AVV = Aanvoer via Vlissingen; ISH = Insteekhaven

Belangrijke conclusies zijn de volgende:

In Vlaanderen en in het bijzonder de Kanaalzone Gent komt een relatief groot deel van het welvaartseffect terecht. Dat is niet alleen omdat het Gentse zeehavencomplex circa 2,5 maal groter is dan het Terneuzense deel, maar ook omdat in de regio Gent een relatief grote structurele werkloosheid onder laagopgeleiden bestaat. Daardoor telt het additionele effect daar sterker door; juist de structurele laagopgeleide heeft baat bij een extra investering.

Het additionele effect dat in de arbeidsmarkt wordt behaald ligt tussen de 7 en 28,5 procent van het directe effect. Het gemiddelde indirecte effect is 16,6 procent. In het Global Economy 2040 scenario zijn deze welvaartseffecten beperkt omdat de economie toch al snel groeit en de additionaliteit daardoor afneemt (werklozen komen toch wel aan het werk). In absolute zin is het welvaartseffect weliswaar groot, maar daar staan hoge investeringen (met hoge directe effecten als gevolg) en een beperkte additionaliteit tegenover. Van de projectalternatieven lijkt de Grote Binnenvaartsluis gemiddeld gesproken het hoogste indirecte effect te hebben.

Op de grondmarkt worden additionele effecten gevonden bij realisatie van projectalternatieven in de scenario's Regional Communities en Strong Europe. Hierbij zijn in beide scenario's en voor alle projectalternatieven de additionele effecten op de grondmarkt in Vlaanderen groter dan in Nederland. In Nederland worden bij het uitvoeren van enkele projectalternatieven in het Strong Europe scenario negatieve additionele effecten waargenomen. In het Global Economy scenario ontstaan er bij het nulalternatief al zulke grote tekorten, dat extra ruimtevrage bij realisatie van projectalternatieven hier niet als additioneel beschouwd mag worden.