



Over visie en lef

Auteur(s):

Praag, B.M.S. van
Directeur van de Stichting voor Economisch Onderzoek, UvA.

Verschenen in:

ESB, 82e jaargang, nr. 4104, pagina 343, 30 april 1997

Rubriek:

Column

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer, infrastructuur

Enige tijd geleden heeft het Centraal Planbureau een zwaar onderbouwde analyse uitgevoerd voor de 'nut en noodzaak'-discussie over de aanleg van een tweede Maasvlakte. Kernpunt van de bevindingen van het CPB is dat alleen onder zeer gunstige economische omstandigheden er een tekort aan ruimte kan ontstaan voor het jaar 2020. Het Planbureau concludeert dat het daarom verstandiger is te wachten met de aanleg van een 'natte' (van kaden voorziene) Maasvlakte 2 van 1000 hectare (de kosten worden, afhankelijk van de variant, geschat op 3,5 à 7 miljard gulden) en dat in eerste instantie kan worden volstaan met de aanleg van 500 hectare 'droog' terrein, zonder kaden (kosten 1,5 miljard gulden).

Toch is het de vraag of wij het CPB in deze moeten volgen ¹. De fundamentele vraag is of het CPB wel de juiste instrumenten hanteert voor zijn analyse. In het algemeen gaat de economische analyse uit van veel factoren die elk een verwaarloosbare bijdrage geven tot het geheel. In de Rotterdamse context gaat het weliswaar om miljarden gulden, maar de beslissing omtrent de vestiging van rederijen, container overslag, en de vestiging van grote industriële complexen ligt in de handen van enige honderden personen. Er is verder slechts een viertal serieuze concurrenten, zoals Hamburg en Le Havre. Op zo'n kleine markt kan de macro-economische aanpak niet goed worden toegepast. Er zijn teveel psychologische elementen in het spel. Bovendien is de aanbieder van de grond en faciliteiten op deze monopolistische markt door zijn aanbod of het achterwege laten ervan in staat de richting, de omvang en de samenstelling van de vraag behoorlijk te beïnvloeden. De vraag is geen exogeen gegeven, dat door doortrekken van de trend kan worden voorspeld.

Een eerste bezwaar tegen uitstel betreft de schade voor het imago van de Rotterdamse haven. Een belangrijk onderdeel van het Rotterdamse imago is dat investeerders zeer welkom zijn in Rotterdam, en dat er in de Rotterdamse haven alles aan zal worden gedaan om bedrijven die havenfaciliteiten te geven die vanuit bedrijfs-economisch oogpunt noodzakelijk zijn. Een voorbeeld is ruimte. Uitstel van de Maasvlakte kan als een signaal worden opgevat dat de komst van nieuwe bedrijven naar Rotterdam minder belangrijk is geworden. De winkelier die zijn etalage volzet met aantrekkelijke waar verkoopt; de winkelier die zijn etalage leeg laat en slechts mondjesmaat produceert op bestelling ziet zijn klanten naar de concurrent gaan, die wel een aantrekkelijke uitstalling heeft van de geboden waar ². Een natte Maasvlakte 2, de ruimte en de havenfaciliteiten die zij kan bieden, is de etalagekast voor de Rotterdamse haven, en voor de Nederlandse economie. Het geeft investeerders het gevoel welkom te zijn in Nederland en Rotterdam. Wij kunnen niet wachten omdat wij dan ons psychologisch voordeel van de voorsprong kwijt raken.

Een tweede bezwaar tegen uitstel richt zich op de vermeende besparingen op de financieringskosten van de aanleg van de Maasvlakte. Met het idee investeringen ten behoeve van Maasvlakte 2 uit te stellen tot na 2020 neemt het CPB een voorschot op de toekomst. Het is namelijk maar helemaal de vraag of Nederland omstreeks 2020 wel de middelen heeft om omvangrijke investeringen te plegen. Als gevolg van de toenemende vergrijzing en ontgroening, die dan haar hoogtepunt nadert, zal Nederland namelijk steeds minder produceren voor steeds meer zorg- en pensioenbehoefte. Dit geldt voor heel West-Europa. Welke effecten dat heeft op de rentestand laat zich raden. Of de overheid dan nog geld zal kunnen vrij maken voor aanzienlijke investeringen in de infrastructuur is zeer de vraag. Vanuit dit oogpunt is het wellicht veel verstandiger een investering in de Maasvlakte te plegen nu de lange rente zich op een historisch laag niveau bevindt. In de toekomst zouden de financieringskosten ervan wel eens hoger uit kunnen komen dan de verwachte besparingen van 2 à 3 miljard, de contante waarde van uitstel van de investering tot na 2020.

De Rotterdamse haven heeft, net zoals in het verleden het geval is geweest, behoefte aan een vooruitziende blik. De mogelijkheden die de Maasvlakte 2 kan bieden voor economische activiteiten kunnen we bezien door oude trends door te trekken, de essentie van de modelberekeningen, of door de ogen van de ondernemer die behoefte heeft aan ruimte en mogelijkheden. Een spoedige aanleg van de Maasvlakte 2 draagt bij aan de mogelijkheden om voor mega-ondernemingen een (blijvende) vestiging in Rotterdam aantrekkelijk te maken, en daarmee een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie te geven. Overigens is de Maasvlakte 2 slechts een natuurlijk vervolg in de reeks van grote infrastructurele werken van ongeveer dezelfde omvang die in de laatste honderd jaar in de Rijnmond zijn aangelegd. Wanneer de reeks Waalhaven (1906-1931), Europoort-Botlek (ca. 1952-1964), Maasvlakte 1 (ca. 1968) niet wordt vervolgd, betekent dit op langere termijn het stilzetten van de Rotterdamse ontwikkeling. En stilstand is achteruitgang

¹ Een uitgebreide rapportage vindt men in Van Praag e.a., *Maasvlakte, stagnatie, of vooruitgang*, SEO rapport, 1997.

² In 1996 moest reeds aan 13 serieuze bedrijven die zich wilden vestigen op de Maasvlakte 1 een 'nee' worden verkocht.

