

De Crisis en PHS, interpretatie van de vervoeranalyses: Beoordeling van de gevolgen van de economische crisis voor het goederenvervoer per spoor

De Crisis en PHS, interpretatie van de vervoeranalyses: Beoordeling van de gevolgen van de economische crisis voor het goederenvervoer per spoor

drs. A. Burgess

Dit rapport is uitgebracht aan Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Kenmerk R20100016/31310000/ABU/HBA

Versie 1

Zoetermeer, januari 2010

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	4
2	DE RECENTE ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN	5
3	DE ONTWIKKELING VAN HET GOEDERENVERVOER IN DE AFGELOPEN PERIODE	8
4	GEVOLGEN VAN DE ECONOMISCHE CRISIS OP OMVANG VAN HET GOEDERENVERVOER IN 2020	9
4.1	Het niveau van vervoersvolumes in 2020 en het effect van de crisis	9
4.2	Analyse en effecten die invloed hebben op het groeiverloop vanaf 2010 voor het containervervoer per spoor	13
5	CONCLUSIE EN AANBEVELING	17

1 Inleiding

Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) richt zich op maatregelen die tot 2020 nodig zijn om een hoogfrequent spoorstelsel te realiseren, zowel voor het personenvervoer als het goederenvervoer. Een bepalende factor hierbij is de verwachte capaciteitsbehoefte van het personenvervoer en het goederenvervoer in 2020. Deze notitie gaat over het goederenvervoer en behandelt de volgende vragen:

1) Wat zijn de economische ontwikkelingen in de afgelopen periode geweest en hoe verhoudt zich dat tot de gehanteerde scenario's voor de goederenvervoerprognoses?

2) Hoe heeft het goederenvervoer zich in de afgelopen periode ontwikkeld, gegeven de recente economische ontwikkelingen?

3) Wat zijn de gevolgen van de economische crisis voor de op basis van de WLO-scenario's geschatte omvang van het goederenvervoer in 2020?

Om antwoord te kunnen geven op deze vraag moeten drie subvragen worden beantwoord, namelijk:

- 3.1) Wat is het niveau in 2020 van de vervoersvolumes over het spoor volgens de studie voor ProRail?
- 3.2) Wat zou het niveau in 2020 zijn van de vervoersvolumes over het spoor, wanneer de groeicijfers uit de ProRail studie worden toegepast vanaf basisjaar 2010?
- 3.3) Welke effecten zijn van invloed op het groeiverloop van de volumes over het spoor vanaf 2010?

4) Welk advies kan gegeven worden over de door PHS gemaakte scenario keuzes in het licht van de huidige crisis en gericht op een toekomstbestendige besluitvorming in PHS?

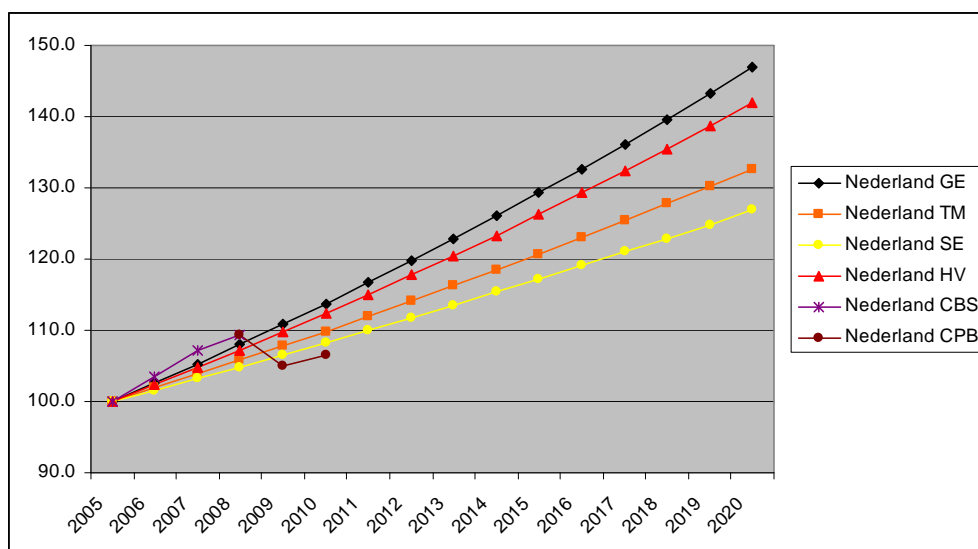
Deze vragen zullen in deze quick scan één voor één worden beantwoord waarna aansluitend de eindconclusie (vraag 4) volgt wat betreft het spoorvervoer van goederen.

2 De recente economische ontwikkelingen

De economische groei is een belangrijke bepalende factor voor de groei van het goederenvervoer. Voor het personenvervoer geldt dat de groei van de Nederlandse economie bepalend is, echter voor het goederenvervoer geldt dat daarnaast ook de economische groei in het buitenland medebepalend is. In dit hoofdstuk zetten we voor Nederland de economische groei zoals verondersteld in "Vervoerwaarde goederen 2020 ten behoeve van Programma Hoogfrequent Spoor" naast de gangbare WLO scenario's. Daarnaast zetten we voor een aantal landen, die het achterland vormen voor het goederenvervoer per spoor, ook de economische scenario's op een rij en vergelijken dit met de recente ontwikkelingen.

In figuur 2.1 is het gehanteerde scenario in de Vervoerwaarde-studie afgezet tegen 3 WLO scenario's. Het hoge scenario dat gehanteerd is in de Vervoerwaarde-studie is aangeduid met "Nederland HV". Van de WLO scenario's zijn het GE, TM en SE scenario opgenomen. Het blijkt dat het "Nederland HV" scenario tussen het GE en TM scenario ligt. Overigens is voor het personenvervoer het SE scenario gehanteerd. We hebben de ontwikkeling vanaf 2005 in beeld gebracht, aangezien dit de basis is van het HV scenario. Het blijkt dat de werkelijke groei in de periode 2005-2008 boven het hoogste scenario uitkomt, dit is weergegeven door de reeks "Nederland CBS". Voor de periode in 2009-2010 duikt de groei van het BBP naar verwachting onder het laagste scenario zoals aangegeven door de reeks "Nederland CPB".

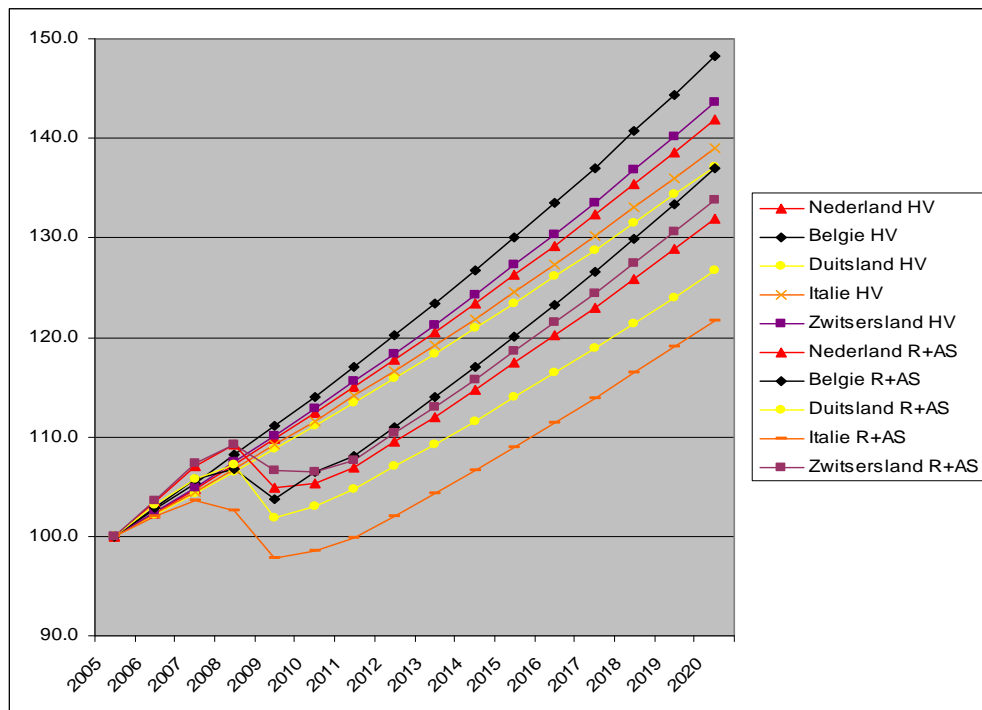
Figuur 2.1 Ontwikkeling BBP Nederland vanaf 2005 (2005=100) volgens de WLO GE, TM en SE scenario's, het HV scenario en de werkelijke ontwikkeling (CBS) en de verwachting van het CPB voor 2009-2010



Bron: NEA

In figuur 2.2 is de groei volgens het HV scenario voor Nederland, België, Duitsland, Italië en Zwitserland, deze komen uit de Vervoerwaarde studie. In de figuur is de ontwikkeling van het BBP voor de 5 landen aangeduid met "HV". Daarnaast is in de onderstaande figuur de werkelijke ontwikkeling van 2005 tot 2008 weergegeven en de verwachting tot 2011, deze zijn afkomstig van Eurostat. Deze reeks is vervolgens vanaf 2011 aangevuld met de groei zoals deze in het HV scenario is opgenomen. Voor de 5 landen wordt dan de reeks "R+AS" verkregen (realisatie + aangepast op basis van HV). De reeks drukt dus uit dat als de economische groei in 2012 zich weer "herpakt" volgens het HV scenario wat de uitkomst dan in 2020 zou zijn.

Figuur 2.2 Figuur Ontwikkeling BBP Nederland, België, Duitsland, Italië en Zwitserland vanaf 2005 (2005=100) volgens het HV scenario en de werkelijke ontwikkeling en veronderstelde groei tot 2020 (R+AS)



Bron: NEA

Het blijkt dat alle landen een vertraging in de economische groei hebben opgelopen. Ten opzichte van het HV scenario blijkt dat in 2020 de 5 landen 3 tot 6 jaar achterlopen. Dit betekent dat landen met 3 jaar groeivertraging in 2020 pas op het niveau van 2017HV zijn aanbeland. Met name Italië heeft een behoorlijke achterstand opgelopen. Om het niveau volgens het initiële HV scenario in 2020 alsnog te halen, zou het BBP in de belangrijkste spoorlanden voor Nederland (met name Duitsland) vanaf nu met ongeveer 3% per jaar moeten groeien tot 2020. Dit is niet erg waarschijnlijk.

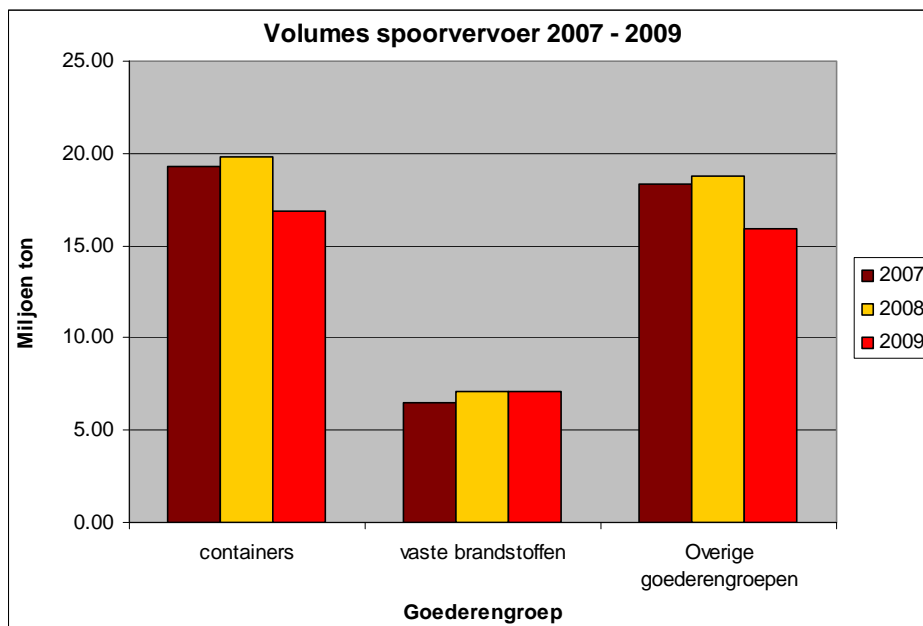
Gezien de lange termijn ontwikkelingen tot 2040, zoals deze in de vervoerwaarde studie zijn opgenomen, lijkt dat de opgelopen achterstand ten gevolge van de huidige crisis moet kunnen worden ingelopen. In een lange termijn scenario zijn

conjunctuurcycli opgenomen, echter de huidige crisis heeft het groeipad dermate naar beneden getrokken zodat, in combinatie met hierna volgende crisissen, het moeilijker wordt om de achterstand in te halen. De indruk is dat ook op langere termijn tot 2040 voor de economische ontwikkeling het "midden scenario" plausibeler is (het Europese Trendscenario uit de vervoerwaarde-studie). De economische groei van het Trend Scenario komt overeen met WLO TM.

3 De ontwikkeling van het goederenvervoer in de afgelopen periode

In figuur 3.1 is af te lezen dat het goederenvervoer over het spoor in 2009 een enorme dip heeft ondergaan. Afgezien van het vervoer van vaste brandstoffen (waaronder kolen), hebben voornamelijk de goederengroepen chemie, metaal(producten) en containers een flinke daling laten zien ten opzichte 2008. De daling van het vervoer van containers en van de overige goederengroepen (exclusief vaste brandstoffen) in een percentage uitgedrukt komt neer op ongeveer 15%. Deze gegevens zijn ontleend aan de NEA meest recente Korte Termijn Voorspeller (KTV) van december 2009. NEA brengt om de drie maanden de KTV uit.

Figuur 3.1 Ontwikkeling Volumes spoorvervoer in Nederland



Bron: NEA

Uit de KTV blijkt verder dat de economische dip die in 2000-2001 heeft plaatsgevonden minder verstreckende gevolgen voor de vervoersmarkten had dan de huidige crisis.

4 Gevolgen van de economische crisis op omvang van het goederenvervoer in 2020

4.1 Het niveau van vervoersvolumes in 2020 en het effect van de crisis

De capaciteitsanalyse van het goederenvervoer over het spoor is gebaseerd op het HV 2020 scenario uit een studie van TNO uitgevoerd voor ProRail. Het HV scenario is een van de drie scenario's die zijn uitgewerkt in de studie. In de scenario's zijn gevoeligheidsanalyses met betrekking tot een aantal sleutelonzekerheden opgenomen. De sleutelonzekerheden hebben betrekking op de ontwikkeling van containerstromen en kolen/ertsen. In de studie zijn de economische groeipaden en de sleutelonzekerheden op de volgende wijze gecombineerd in de 3 doorgerekende scenario's:

- Lage economische groei, Gematigde ontwikkeling transportmarkt (LG scenario);
- Gemiddelde economische groei, Gematigde ontwikkeling transportmarkt (GG scenario);
- Hoge economische groei, Verdergaande ontwikkeling transportmarkt (HV scenario).

De drie scenario's zijn uitgewerkt voor drie zichtjaren, namelijk de jaren 2020, 2030 en 2040. Tabel 4.1 laat zien hoe deze scenario's zijn gecombineerd en welke zijn uitgewerkt (vet/gearceerd).

Tabel 4.1 Scenariokeuze in de Vervoerwaarde-studie

	<i>gematigde ontwikkeling transportmarkt (G)</i>	<i>verdergaande ontwikkeling transportmarkt (V)</i>
Lage economische groei (L)	LG	LV
Gemiddelde economische groei (G)	GG	GV
Hoge economische groei (H)	HG	HV

Bron: TNO, 2008

Ontwikkeling volgens het hoge groei (HV) scenario

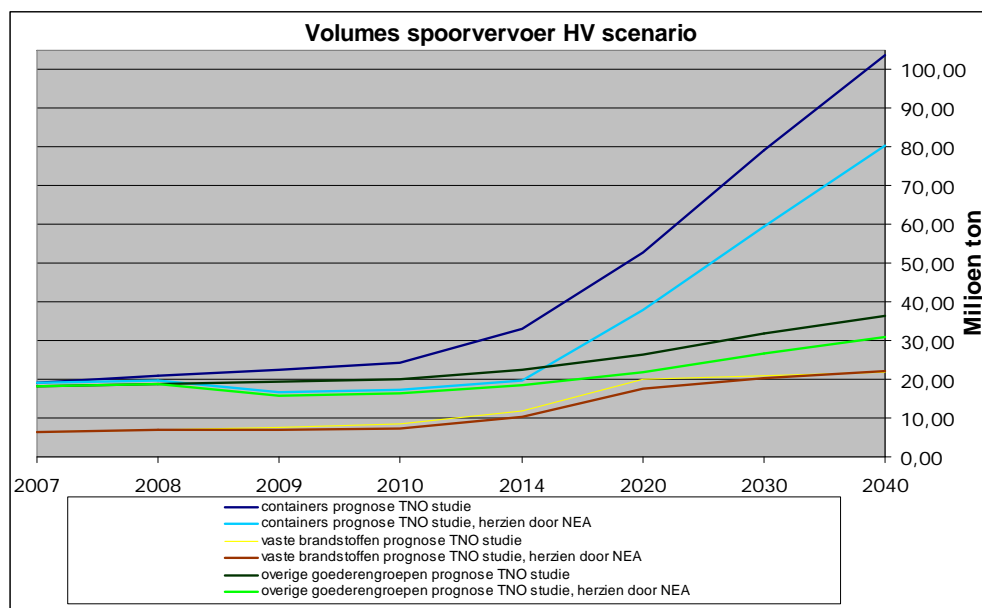
De volumes tot en met 2010 zijn gebaseerd op NEA's meest recente Korte Termijn Voorspeller (KTV). Vanaf dat niveau, is vanaf 2011 de groei volgens het HV-scenario van de vervoerwaarde studie toegepast. Voor de duidelijkheid wij gaan uit van de scenario's met aanvullingen uit de vervoerwaarde studie.

Het HV-scenario laat zien (in figuur 4.1) dat de volumes van containers en de overige goederengroepen volgens het herziene scenario – waarin de

volumedalingen als gevolg van de economische crisis in zijn verwerkt - aanzienlijk afwijken van het niveau dat is voorspeld door TNO¹. Het volumeniveau van 2008 van de containers en overige goederengroepen wordt pas in 2013/2014 weer verwacht. Deze prognoses liggen in lijn met de verwachte ontwikkelingen van de overslag die het Havenbedrijf Rotterdam momenteel heeft². Het niveau van de containervolumes in 2020 dat is voorspeld door TNO zal pas omstreeks 2026/2027 gehaald worden. Het niveau van de volumes van de overige goederengroepen gezamenlijk (waaronder metaal en metaalproducten) in 2020 dat is voorspeld door TNO zal waarschijnlijk pas omstreeks 2028 gehaald worden. Het beeld voor het vervoer van vaste brandstoffen zal – tot aan 2040 - nauwelijks wijzigen.

Vanwege de onzekerheid binnen het containervervoer zal de daadwerkelijke ontwikkeling van de volumes in Nederland sterk afhangen van een aantal factoren; deze worden in de volgende paragraaf besproken.

Figuur 4.1 Volumens spoorvervoer hoog (HV) scenario



Bron: NEA, 2009

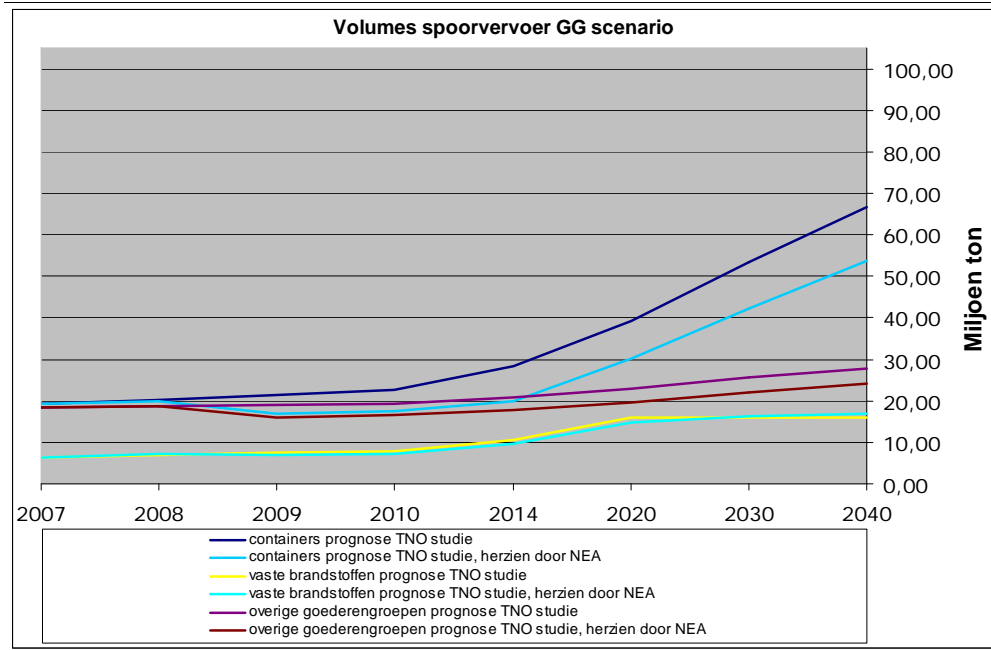
¹ De TNO studie is in 2008 uitgevoerd, ruim voor de crisis.

² Bron: Havenbedrijf Rotterdam.

Ontwikkeling volgens het GG scenario

Het GG-scenario laat zien (in figuur 4.2) dat de volumes van containers en de overige goederengroepen volgens het herziene scenario – waarin de volumedalingen als gevolg van de economische crisis in zijn verwerkt – minder sterk afwijken van het TNO-niveau vergeleken met het HV-scenario. Echter ook voor het GG-scenario geldt dat het niveau van de containervolumes in 2020 dat is voorspeld door TNO pas omstreeks 2026/2027 gehaald zal worden.

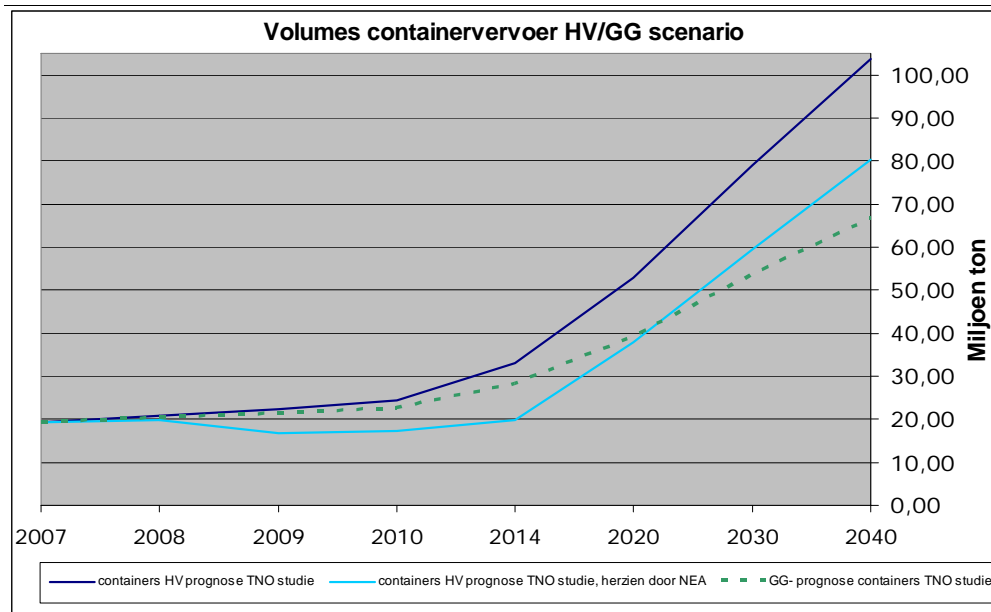
Figuur 4.2 Volumes spoorvervoer volgens het GG-scenario



Bron: NEA, TNO, 2009

Figuur 4.3 laat zien hoe – voor containers – de ‘oude’ HV en GG scenario’s zich verhouden tot het door NEA herziene HV-scenario. Te zien is dat het aan de economische crisis aangepaste HV-scenario binnen de bandbreedte valt van het oorspronkelijke HV-scenario en het oorspronkelijke GG scenario. Te zien is in de figuur dat in 2020 het herziene HV scenario op hetzelfde niveau uitkomt als het GG scenario, na 2020 blijft het GG scenario onder het herziene HV scenario.

Figuur 4.3 Volumens containervervoer over het spoor



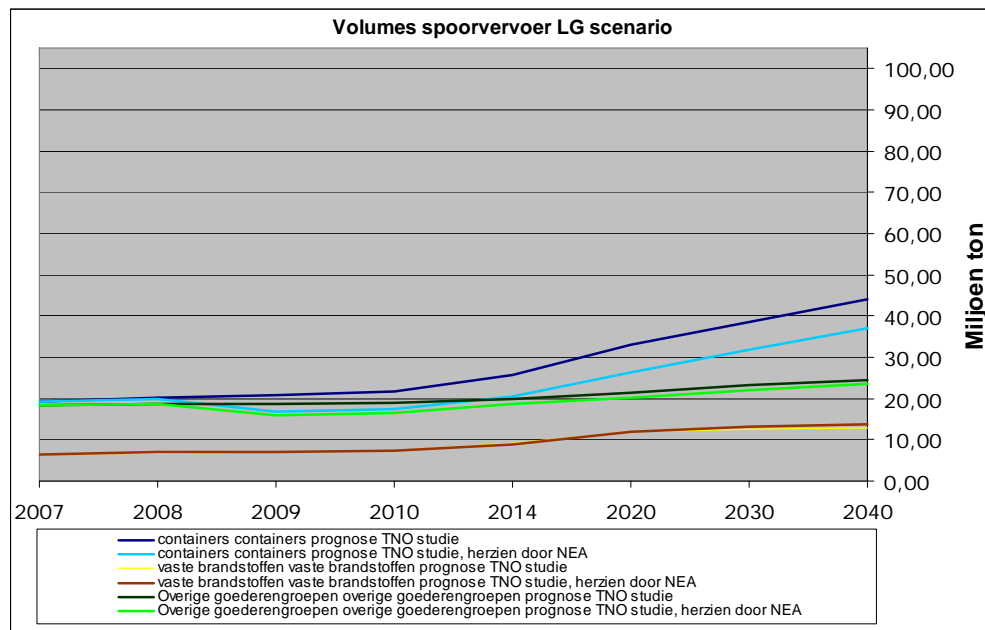
Bron: NEA, TNO

Ontwikkeling volgens het lage groei (LG) scenario

Naast het HV-scenario hebben we ook de volume-effecten volgens het LG scenario doorgerekend. Hoe de economische ontwikkeling de komende decennia precies zal verlopen is nog zeer onzeker; daarom hebben we deze 'minimumvariant' - die de volumeontwikkelingen vanaf 2010 beschrijft - doorgerekend. Ook hier zijn de volumes tot en met 2010 zijn gebaseerd op NEA's meest recente Korte Termijn Voorspeller. Vanaf 2011 zijn deze gebaseerd op de groei volgens het LG-scenario van de Vervoerwaarde studie.

In figuur 4.4 is te zien dat de volumes van containers en de overige goederengroepen volgens het herziene scenario – waarin de volumedalingen als gevolg van de economische crisis in zijn verwerkt - aanzienlijk afwijken van het niveau dat in 2008 voorspeld is door TNO. Het niveau in 2008 van de containervolumes wordt pas in 2013 en voor de overige goederengroepen pas in 2016/2017 weer verwacht. Het niveau van de containervolumes in 2020 dat in 2008 is voorspeld door TNO zal pas omstreeks 2030 gehaald worden. Het niveau van de volumes van de overige goederengroepen gezamenlijk (waaronder metaal en metaalproducten) in 2020 dat in 2008 is voorspeld door TNO zal waarschijnlijk pas omstreeks 2040 gehaald worden. Het beeld voor het vervoer van vaste brandstoffen zal nauwelijks wijzigen.

Figuur 4.4 Volumens spoorvervoer laag (LG) scenario



Bron: NEA, 2009

4.2 Analyse en effecten die invloed hebben op het groeiverloop vanaf 2010 voor het containervervoer per spoor

In de vorige paragraaf is gebleken dat het containervervoer grote verschillen laat zien tussen de scenario's. Een van de oorzaken is dat de voorspelling van het containervervoer in Nederland complex is en van veel factoren afhankelijk zoals ook blijkt uit de TNO studie. Allereerst hangt de ontwikkeling af van de volgende (wereldwijde) ontwikkelingen:

- Bereiken maximum aan producten die geïmporteerd worden vanuit verschillende delen van de wereld (% van het totaal);
- Rationalisering van verborgen kosten in supply chains, waardoor meer regionale productie zal ontstaan (ten koste van Aziatische productie);
- Toenemende bewustwording van het milieu (CO2 uitstoot): De Rotterdamse haven eist van de nieuwe containerterminals op MV-2 dat het aandeel spoorvervoer hoger moet zijn dan in de situatie bij de huidige containerterminals;
- EU bevolking neemt af: na 2020 verwachte vermindering van consumptie;
- Containerisatiegraad nadert vroeg of laat zijn maximum;
- Radicale economische veranderingen (stijging energieprijzen, onvoorziene gebeurtenissen);
- Wijzigingen in deep-sea routes: rationalisatie kan optreden in Hub-spoke systeem container scheepvaart, waarbij het Middellandse zeegebied aandeel kan winnen ten koste van Rotterdam.

Naast deze ontwikkelingen zal de daadwerkelijke ontwikkeling van de volumes in Nederland sterk afhangen van een aantal andere factoren, die juist veroorzaakt zijn door de economische crisis. Tabel 4.1 geeft hiervan een overzicht. Hieruit

blijkt dat vooral de haven van Hamburg heel wat heeft goed te maken. Voor deze analyse is gekozen om de zeehavens van Antwerpen, Hamburg en Bremerhaven te vergelijken met Rotterdam, omdat dit belangrijke 'spoorhavens' zijn. De volumegroei van de goederengroep containers zal voornamelijk worden beïnvloed door de ontwikkeling van de Europese importvraag vanuit China. De verwachte economische groei in China is voor 2009 geprognosticeerd op 8,4% en voor 2010 zelfs op 10% (bron: Morgan Stanley). Hamburg – maar ook Rotterdam - heeft van oudsher een sterke positie in het Europees-Chinese containerverkeer. Echter, het is de vraag hoe 'de Chinese koek' na de crisis verdeeld gaat worden over deze Europese containerhavens. Naast China, is de verwachte economische ontwikkeling van Duitsland zeer belangrijk voor het spoorvervoer, omdat Nederland voor zo'n driekwart afhankelijk is van de Duitse markt.

Tabel 4.1 Factoren die van invloed zijn op de ontwikkeling van de spoorvolumes

	<i>Rotterdam</i>	<i>Hamburg</i>	<i>Bremerhaven</i>	<i>Antwerpen</i>
Korte termijn				
Verlaging haventarieven in 2010	++	+	-	+
'Inhaalslag' EU consument 2010/2011	++	++	++	++
Voorraadaanvullingen magazijnen 2010	++	++	++	++
Middellange termijn				
Gedaalde containervolumes (terugwinning marktaandeel)	+	+++	++	++
Afhankelijkheid ontwikkeling Duitse economie	+	++	++	+
Aandeel 'Chinese' containers	++	+++	+	+

Bron: NEA

+ gematigd van toepassing ++ sterk van toepassing +++ zeer sterk van toepassing
- (nog) niet van toepassing

Containermarkt wordt nog meer een 'vechtmarkt'

De zeehavens in de Hamburg Le Havre range zijn allen hard getroffen door de economische crisis. De Duitse haven Hamburg is het hardst getroffen wat betreft containeroverslag: in de eerste drie kwartalen van 2009 is deze overslag – met name transshipment containers - gedaald met 27,8% in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Deze dalingen hebben ook zo z'n weerslag gehad op het spoorvervoer: in Hamburg is het spoorvervoer voor ongeveer 30% en in Bremen zelfs voor 53% verantwoordelijk voor het achterlandvervoer. In Antwerpen ligt dit percentage rond de 8%.

Hamburg heeft al maatregelen genomen om het verloren marktaandeel terug te gaan winnen. Zo heeft de Hamburger haven – in navolging van Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge - besloten de havenaanlooptarieven voor 2010 niet te

laten stijgen, maar zelfs misschien te verlagen. Ook de loodstarieven zullen in 2010 worden bevroren (in Rotterdam worden de loodstarieven in 2010 verlaagd met 2,75%). Daarnaast zullen ook de grote containerschepen korting krijgen op de havenaanlooptarieven op basis van het aantal containers wat wordt overgeslagen: hoe meer containers, hoe hoger de korting. Ten slotte wordt voor deep-sea container rederijen de betalingstermijn verruimd naar een jaar. Tegenover lagere havenaanloopkosten staat nog steeds dat container terminals relatief hoge overslagtarieven vragen in Hamburg (tussen 80 en 100 Euro per handling).

Analyse

Het groeipad van het containervervoer in Nederland wordt zeker tot 2020 vertraagd door de nasleep van de economische crisis. Wat betreft containers heeft NEA gekeken naar het volume per spoor dat zowel continentale lading als maritieme lading afdekt. De verwachting is dat het volume maritieme containers sterker aantrekt dan de continentale lading, omdat deze volumes sterk afhankelijk zijn van de aantrekkende wereldhandel (onder andere gevoed door groei in de nieuwe economieën China en India). De ontwikkeling van continentale lading wordt bepaald door de ontwikkeling in de Europese economie. Verwacht wordt dat de handel tussen Europese landen op een lager niveau zal groeien dan de wereldhandel en dit drukt dus weer het groeiniveau van het totale containervervoer over het spoor. Bedacht moet worden dat de bijgestelde HV en LG scenario's zijn opgesteld door uit te gaan van de veronderstelling dat de volumes in 2014 weer op het oude niveau van 2008 zitten. Verondersteld is dat vanaf 2013/2014 weer het 'oude' groeiniveau wordt opgepakt: het beeld tot 2014 is geschetst, waarna de 'oude' HV en LG scenario's weer in werking treden. Het verschil tussen het 'oude' en het 'aangepaste' pad moet dan goed gemaakt worden door de volgende factoren:

- a) Economische groei (ten aanzien van zowel maritiem als continentaal);
- b) Hoger marktaandeel Rotterdam;
- c) Hoger aandeel spoorvervoer.

Het herstel in het containervervoer van met name intercontinentale containers zal nog heel wat dynamiek met zich meebrengen bij de verdeling van containers over de concurrerende zeehavens: 'de koek zal moeten worden herverdeeld'. Wanneer in de komende jaren de groei van de Rotterdamse containeroverslag weer structureel opgepakt zou worden (die gerealiseerd is in de periode vóór de huidige crisis), dan zou de groei van de containeroverslag met ongeveer 7% per jaar kunnen groeien: een uitdaging voor de Nederlandse containerhavens dus om in de komende jaren de groei van vóór de crisis 'voort te zetten'. Sterker dan ooit zal het spoorvervoer van en naar de Rotterdamse haven de komende tijd moeten groeien om de beoogde modal split doelstelling voor het jaar 2035 te halen¹. Vervoersconcepten als het 'extended-gate' principe van ECT zal hier zeker een positieve bijdrage aan kunnen leveren.

Een andere factor die de verdergaande volumegroei over het spoor zou kunnen ondersteunen is het groeiende aandeel super post-panamax containerschepen in de wereld. Dit komt zeer ten gunste van de Rotterdamse haven. Daarnaast zal

¹ Doelstelling aandeel spoor in 2035: 20%. In 2008 bedroeg dit aandeel 12,7%

de - tijdens deze crisis gebleken – ‘containersterkte’ van Rotterdam (relatief weinig volume verloren ten opzichte van concurrerende havens) en de oplevering van extra overslagicapaciteit op de Tweede Maasvlakte vanaf 2013 de groeiende wereldhandel voor Nederland en haar achterland prima kunnen faciliteren. Echter, er dient aan de andere kant ook rekening te worden gehouden met strategische acties van door de crisis diep geraakte concurrerende zeehavens die hiermee verloren marktaandeel terug proberen te winnen

5 Conclusie en aanbeveling

Geconcludeerd kan worden dat het HV scenario, gegeven de recente ontwikkelingen in economie en transport, minder plausibel is. Vooral het groeipad voor het vervoer van containers over het spoor tot 2020 is met veel onzekerheden omgeven. De ontwikkeling van het volume van maritieme containers is afhankelijk van een aantal andere (niet) economische factoren, waaronder de uitwerking van beleidsstrategieën van concurrerende containerhavens om verloren marktaandeel terug te winnen en de economische ontwikkeling van de wereldhandel (met name gevoed door China en India). Het vervoer van continentale containers per spoor is afhankelijk van de ontwikkeling van Europese economieën, deze zal trager verlopen dan de ontwikkeling van de wereldhandel.

Om het economische niveau volgens het hoge scenario in 2020 alsnog te halen, zou het BBP in Nederland en Duitsland vanaf nu (2010) met ongeveer 3% per jaar moeten groeien tot 2020. Dit is een zeer ambitieus groeicijfer in het licht van de door TNO gehanteerde economische groei van 2,36% (Nederland) en 2,13% (Duitsland) in het hoge scenario over de periode 2005-2020.

Het vervoer van vaste brandstoffen en de overige goederengroepen heeft in dit opzicht te maken met een conjunctuureffect. De analyse laat zien dat deze in alle geactualiseerde scenario's de volumes na de crisis niet ver afwijken van de oorspronkelijke TNO scenario's.

Aanbevelingen

Voor het containervervoer wordt aanbevolen om meer rekening te houden met het Europese Trend (GG) Scenario uit de vervoerwaarde-studie, waarbij de groei van containers wordt verklaard uit het handhaven van een sterke positie van Rotterdam en een groeiend aandeel van het spoorvervoer in de modal split. Tevens wordt voor de vaste brandstoffen en de overige goederen aanbevolen om het Europese Trend (GG) scenario als uitgangspunt te nemen, aangezien de huidige crisis de economie op een achterstand heeft gezet. De aandelen van de verschillende landen van het achterland zullen naar verwachting niet veranderen en zijn zoals gerapporteerd in de vervoerwaarde studie goederen voor het GG scenario (zie p. 9 en 10).

In dit rapport wordt geen uitspraak gedaan over opbouw en inhoud van de scenario's, de verschillende scenario's zijn wat NEA betreft nog steeds van kracht, ook na de crisis, en behoeven geen aanpassing. Het advies is om het economisch midden scenario als meer plausibel te beschouwen gegeven de huidige economische ontwikkelingen.