



De economische effecten van mainports: een paradox?

Auteur(s):

Oosterhaven, J.

Eding, G.J.

Stelder, T.M.

*Faculteit der Economische Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen.***Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4217, pagina D26, 2 september 1999

Rubriek:

Dossier Economie en infrastructuur

Trefwoord(en):

discussie

Op 30 juli verscheen in ESB het artikel 'Hoezo mainports, hoezo periferie?' waarin de economische effecten van mainports ter discussie werden gesteld. Het ging om een analyse van de inputs en outputs van de mainports-regio's in vergelijking met Noord-Nederland. Hier volgen een samenvatting van dat artikel en twee reacties.

De Randstad beroept zich vaak op de rol van 'trekpaard' van de Nederlandse economie. Een analyse van de handelsstromen leert dat de verwevenheid van de regio's Amsterdam en Rotterdam met de rest van Nederland kleiner is dan die van, bijvoorbeeld, het Noorden. Investerings in de mainports kunnen dan ook niet zonder meer bepleit worden met het argument, dat andere regio's hier veel voordeel bij hebben.

In een recent onderzoek, gebaseerd op interregionale input-output analyse is nagegaan welke (groepen van) bedrijven het meest van belang zijn in de regio's Groot-Amsterdam/Noordzeekanaalgebied, Groot-Rijnmond en Noord-Nederland, in directe zin en in termen van hun indirecte uitstralingseffecten naar andere bedrijfstakken en regio's¹. Het *directe* economische belang van een bedrijfstak wordt gemeten aan haar omvang in termen van productie en werkgelegenheid, het *indirecte* economische belang uit zich in *voorwaartse* uitstralingseffecten via relaties met hun afnemers en in *achterwaartse* uitstralingseffecten via relaties met hun leveranciers. De bedrijfstakken met de hoogste 'trekpaardfunctie' kunnen dan worden ge-identificeerd aan de hand van hun relatief hoge voor- en achterwaartse uitstralingseffecten.

Grote sectoren met bovengemiddelde uitstralings-effecten zijn in het Noorden vooral de landbouw en voedingsmiddelenindustrie. In de beide mainport-regio's is vooral de zakelijke dienstverlening belangrijk, gevolgd door de communicatie en - in Rotterdam - de metaal/chemie, maar de relatief omvangrijke zee- en luchtvaart sector scoort zowel in termen van voorwaartse als achterwaartse uitstraling onder het gemiddelde. Deze sector is dus in *directe* zin wel, maar in *indirecte* zin niet belangrijk.

Aangezien kleine bedrijfstakken een hoge uitstraling kunnen hebben en omgekeerd dienen per regio de directe en indirecte effecten samen te worden genomen door voor alle bedrijfstakken de uitstralingseffecten te wegen met hun absolute omvang. Het resulterende kengetal, in het gangbare vakjargon de 'cumulatieve nationale linkages' genoemd, geeft dan aan in welke mate economische groei in een regio uitstraalt naar de nationale economie. Uit het onderzoek blijkt dat zowel de voorwaartse als de achterwaartse cumulatieve nationale linkages voor Noord-Nederland hoger zijn dan voor de beide andere regio's. Ook voor de beide mainportregio's als geheel geldt dus eigenlijk hetzelfde: in directe zin van groot economisch belang maar hun indirecte uitstraling naar de rest van Nederland is relatief beperkt.

Met dezelfde gegevens kunnen per regio ook clusters van bedrijven in beeld worden gebracht die onderling sterke voor- en achterwaartse relaties hebben. Deze clusters zijn interregionaal, d.w.z. ook sectoren buiten de regio die sterk met sectoren binnen de regio samenhangen worden in beeld gebracht. Niet verrassend is dat in Noord-Nederland de landbouw en agro-industrie veruit de belangrijkste economische cluster vormen, waarbij wel opvallend is dat dit cluster zich in belangrijke mate ook uitstrekt over de rest van Nederland. In Groot-Amsterdam wordt de belangrijkste cluster gevormd door de handel, zakelijke dienstverlening en grafische industrie, wederom ook sterk over de regiogrens heen. In Groot-Rijnmond vormt de belangrijkste cluster zich rond de chemie en aardolie-industrie en - opnieuw - ook in sterke mate interregionaal.

Grote afwezigheid in al deze clusters van belangrijkste kernactiviteiten is de zee- en luchtvaart en andere met het transport samenhangende activiteiten. Alleen in Groot-Amsterdam is de zee- en luchtvaart via een relatief zwakke relatie met de handel met de kerncluster verbonden. In Groot-Rijnmond heeft deze sector zelfs helemaal geen omvangrijke uitstralingsrelatie met de andere clusters.

Dit alles leidt tot de belangrijke conclusie dat op basis van onderlinge economische verwevenheid niet kan worden volgehouden dat een beleid gericht op expansie van typische mainportactiviteiten als de zee- en luchtvaart en de transportsectoren een belangrijke uitstraling heeft naar de nationale economische groei. Als dat het criterium zou moeten zijn voor beleids- prioriteiten dan komen de andere genoemde clusters daar eerder voor in aanmerking. Om dezelfde redenen geldt dat extra beleidsmatige aandacht voor de beide grootstedelijke regio's niet kan worden verdedigd vanuit hun vermeende indirecte belang voor de nationale economie.

Zie ook:

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [Hoezo mainports, hoezo periferie?](#), *ESB*, 30 juli 1999, blz. 548-552.

M.R.J. Bosch en P. Heldeweg, [Reactie: Mainports genereren kostenvoordelen!](#), *ESB-Dossier*, 2 september 1999, blz. D27.

H.B. Roos, [Reactie: Luchtvaart als katalysator voor regionale dynamiek](#), *ESB-Dossier*, 2 september 1999, blz. D28.

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [Naschrift: Over mainports en de rest van het land](#), *ESB*, 17 september 1999, blz. 666-668.

ESB-Dossier: Economie en infrastructuur

Inleiding

H.W.H. Welters, [Blijft Nederland bij de les?](#)

Infrastructuur

P. Nijkamp, B. Ubbels en M. Koetse, [Infrastructuur en duurzaamheid](#)

Cultuur

A.C. Zijdeveld, [De economie van een deltacultuur](#)

F. van Waarden, [Bergcultuur](#)

Kennis

D. Jacobs, [Internet versterkt de behoefte aan transport](#)

Logistiek

J.H.R. van Duin, J.C. van Ham en R.E.C.M van der Heijden, [Nederland: schakel in de keten?](#)

H.A. van Klink en P.W. de Langen, [Twee visies in vervoersland](#)

Mainport-discussie

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, De economische effecten van mainports: een paradox?

M.R.J. Bosch en P. Heldeweg, [Mainports genereren kostenvoordelen!](#)

H.B. Roos, [Luchtvaart als katalysator voor regionale dynamiek](#)

Handel

R. van Tulder en R.V. Goedegebuure, [Nederland Exportland](#)

¹ Zie voor een samenvatting J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [Hoezo mainports, hoezo periferie?](#), *ESB*, 30 juli 1999, blz. 548-552