



Hoezo mainports, hoezo periferie?

Auteur(s):

Oosterhaven, J.
Eding, G.J.
Stelder, T.M.

De auteurs zijn verbonden aan de Faculteit der Economische Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen. Zij danken Jeroen Heijs van het ministerie van Economische Zaken en Peter Louter van TNO Inro voor waardevolle suggesties en kritisch commentaar op het onderliggende rapport. Gebaseerd op FEW RuG/ TNO Inro, Clusters en Linkages in Beeld, REG-publicatie 19, Stichting Ruimtelijke Economie, Groningen, 1999.

Verschenen in:

ESB, 84e jaargang, nr. 4214, pagina 548, 30 juli 1999

Rubriek:**Trefwoord(en):**

De Randstad beroept zich vaak op de rol als trekpaard van de Nederlandse economie. Een analyse van de handelsstromen leert echter, 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.

Veel sectoren en regio's bepleiten hun zaak en hun projecten in 'Den Haag' met een beroep op hun belang voor de nationale economie. Tot de meest succesvolle voorbeelden van dergelijke pleidooien behoren zonder twijfel de verhalen over het grote nationale belang van de beide Nederlandse mainportregio's en van de transport- en distributiesector ¹. Zelfs het zich vroeger nog als zielig presenterende Noord-Nederland betoogt tegenwoordig dat investeren in het Noorden goed is ter ontlasting van de overvolle Randstad en daarmee goed voor de hele nationale economie ². Tot voor kort ontbraken de gegevens om dergelijke claims met één en dezelfde methodologie voor alle sectoren en regio's op een zelfde - en daarmee op een evenwichtige manier te kunnen beoordelen. Met het beschikbaar komen van een voor Nederland unieke set aan veertien bi-regionale input-output tabellen is daarin nu verandering gekomen ³.

Tegen deze achtergrond streeft dit artikel een tweetal doelen na. In de eerste plaats proberen we voor een drietal beleidsmatig belangrijke regio's aan te geven welke sectoren de sterkste relaties met andere sectoren hebben en welk van de drie regio's op basis daarvan zou kunnen claimen de grootste uitstralingseffecten naar de nationale economie te hebben. Ten tweede willen we hiermee een illustratie te geven van de inhoud en van een aantal toepassingsmogelijkheden van deze nieuwe statistiek. De analyse betreft de mainportregio's en Noord-Nederland (zie kader).

De drie beschouwde regio's

Qua bevolking en qua economie is Groot-Rijnmond duidelijk de kleinste van de drie regio's, maar de productie per werkende (arbeidsproductiviteit) is er mede vanwege het kapitaalintensieve karakter van de petrochemie het hoogst. In verhouding tot haar bevolkingsomvang levert Groot-Amsterdam de grootste bijdrage aan de nationale economie; vooral omdat veel banen door forenzen van buiten de regio worden bezet. Voor Noord-Nederland is het aandeel in de nationale economie praktisch gelijk aan het aandeel in de bevolking. Het geringe aantal banen per inwoner wordt 'geneutraliseerd' door het noordelijke aardgas (zie [figuur 1](#) en [tabel 1](#)).





Figuur 1. De drie beschouwde regio's

Tabel 1. De drie beschouwde regio's

	Noord	A'dam	R'mond
In %-afwijkingen t.o.v. het nationale gemiddelde			
aandeel in nationale bevolking, in %	10,6	10,8	8,5
aandeel in nationale economie, in %	10,7	13,1	9,1
productie per werknemers	0,0	-2,0	5,0
primair inkomen per hoofd	-13,0	8,7	-1,0
beschikbaar inkomen per hoofd	-5,6	6,9	-1,6
aantal banen (fte's) per hoofd	-17,8	25,7	5,3

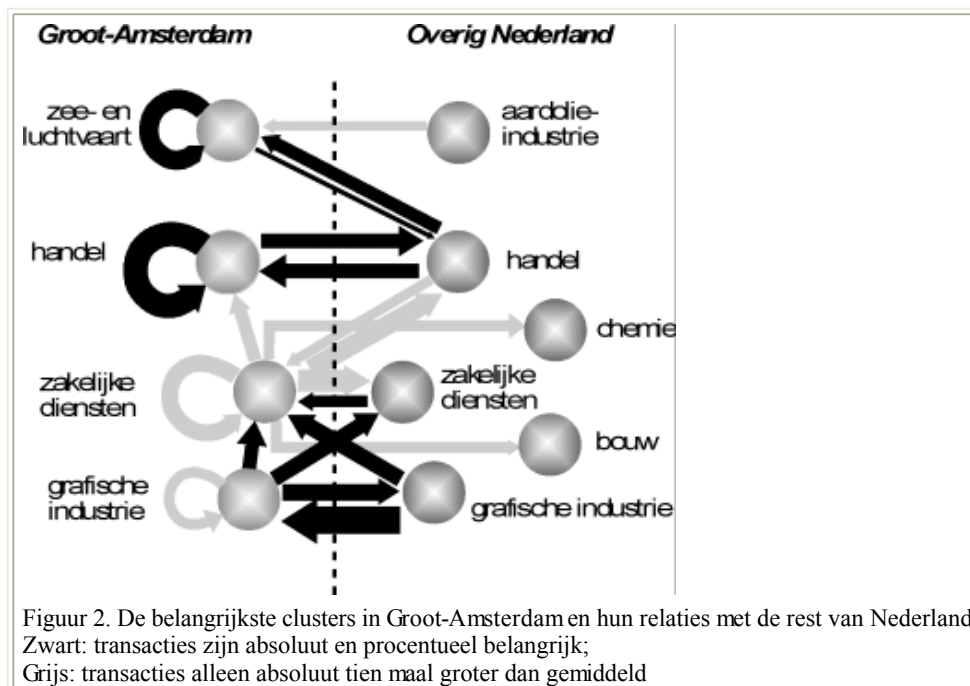
Cijfers gaan over 1992. a. Exclusief de aardgas- en aardoliewinning.

Van de bijdrage van de regionale bedrijven aan de nationale economie blijft, na de interregionale en internationale mobiliteit van kapitaal- en arbeidsinkomens, voor de bevolking het primaire inkomen over. Dit is in Groot-Amsterdam per hoofd het hoogst en in Noord-Nederland het laagst. Na de daarop volgende herverdelende werking van belastingen en sociale zekerheid blijft van dit verschil van 21,7% in primair inkomen, secundair, besteedbaar slechts een verschil van 12,5% over. De sociale zekerheid draagt belangrijk bij aan het nivelleren van regionale inkomensverschillen.

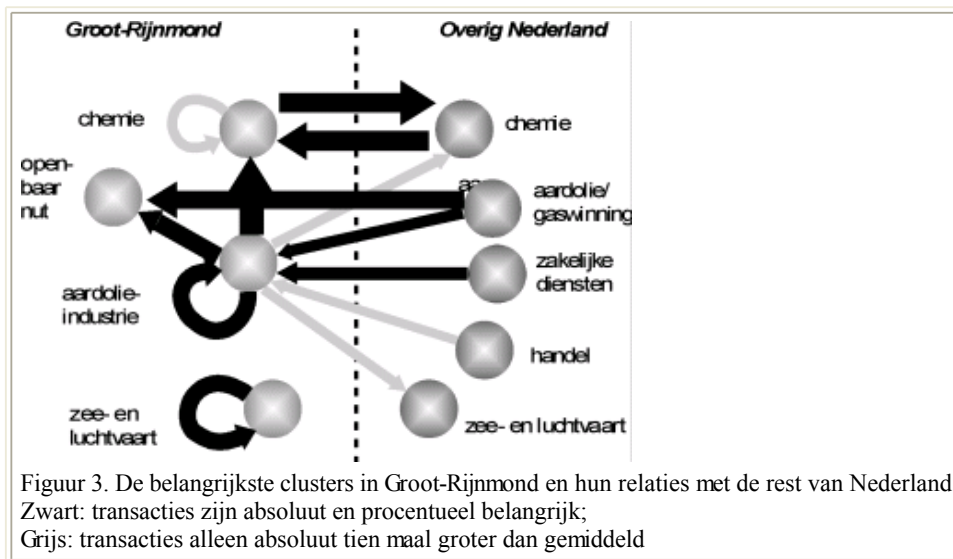
De eerste helft van dit artikel geeft een illustratie van de aard van het basismateriaal door een beschrijving te geven van de belangrijkste cluster van bedrijvigheid de twee mainport regio's. In het tweede deel wordt een beeld gegeven van de mate waarin sectoren in ieder van de drie regio met elkaar en met sectoren in de rest van het land zijn verweven. Deze verwevenheid wordt in de vakliteratuur doorgaans aangeduid met de term linkages, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen relaties van bedrijven met hun afnemers (voorwaartse relaties) en relaties met hun toeleveranciers (achterwaartse relaties).

Relaties tussen bedrijven in de drie regio's

In de mate waarin in Nederland sprake is van netwerken van bedrijven geven input-outputtabellen een goed inzicht, omdat de kern van deze tabellen bestaat uit een overzicht van de onderlinge leveringen tussen bedrijfsklassen. Een groep van bedrijven die onderling sterke voor- en achterwaartse relaties met elkaar hebben wordt een cluster genoemd. In de [figuur 2](#) en [figuur 3](#) zijn, ter illustratie, voor de beide mainportregio's de relaties van het sterkste cluster en van de zee- en luchtvaart binnen en buiten de eigen regio in beeld gebracht. Bij deze analyse van de samenhang van bedrijvigheid moet wel worden aangetekend, dat uitsluitend gekeken wordt naar het elkaar onderling toeleveren en uitbesteden van goederen en diensten. Onderlinge leveringen van kapitaalgoederen zijn buiten beschouwing gelaten, evenals andere relaties tussen bedrijven zoals doen van gezamenlijk onderzoek en (product)ontwikkeling.



Figuur 2. De belangrijkste clusters in Groot-Amsterdam en hun relaties met de rest van Nederland
 Zwart: transacties zijn absoluut en procentueel belangrijk;
 Grijs: transacties alleen absoluut tien maal groter dan gemiddeld



De belangrijkste clusters van samenhangende bedrijvigheid in het Groot-Amsterdam/Noordzeekanaalgebied (hierna: Groot-Amsterdam) zijn te vinden in een aantal vooral intern sterk verweven dienstensectoren. Opvallend is dat de verwevenheid van de zee- en luchtvaartsector, een belangrijk element in de mainport-functie, met de rest van de economie verrassend zwak is. Naast sector-interne, intra-regionale transacties zijn alleen de (achterwaartse) relaties met overig Nederland (o.a. kerosine en catering) kwantitatief van enig belang. Groot-Amsterdam kan dus niet primair als een 'mainport regio' worden gekenschetst, in de zin van een samenhangend geheel aan activiteiten verbonden met het (inter)nationaal opslaan, overslaan en distribueren van vracht en personen. De regio kan economisch beter worden getypeerd als een sterk met overig Nederland verbonden cluster van dienstverlenende activiteiten.

De clustervorming rond de zee- en luchtvaart in Groot-Rijnmond (figuur 3) is eveneens opvallend zwak. Alleen de intra-regionale, sector-interne leveringen zijn substantieel. Ondanks het feit dat deze regio in visuele zin door de haven wordt gedomineerd, kan dat in economische zin dus niet worden gezegd van de transportfunctie van de haven. Zulks in tegenstelling tot de industriële functie van de haven, want het belangrijkste cluster van bedrijvigheid in Rijnmond is dat rond de aardolie-industrie.

Verwevenheid van sectoren

figuur 2 en figuur 3 tonen de omvang van de directe relaties tussen bedrijfsklassen. Zulke relaties kunnen worden beschouwd als de koppelingen waarlangs (groei- en krimp)impulsen van de ene sector naar andere sectoren kunnen worden doorgegeven. Wanneer er een sterke directe relatie is tussen de havensector in Rotterdam en de industrie in Brabant, zal een groei van de Rotterdamse havenactiviteiten waarschijnlijk samengaan met een groei van de industrie in het Zuiden. De omvang van deze relatie zegt uiteraard niets over de omvang van de impuls, of de richting waarin de impuls wordt doorgegeven. Dat laatste is wel relevant voor de betekenis van de relatie voor het beleid: alleen als er van de Rotterdamse haven een stuwend effect op de industrie in Brabant uitgaat, kan een investering in de haven bepleit worden met het argument dat deze positieve effecten heeft op de economie buiten Rotterdam. Als de stuwende werking daarentegen van de Brabantse industrie uitgaat, zou het omgekeerde kunnen worden bepleit.

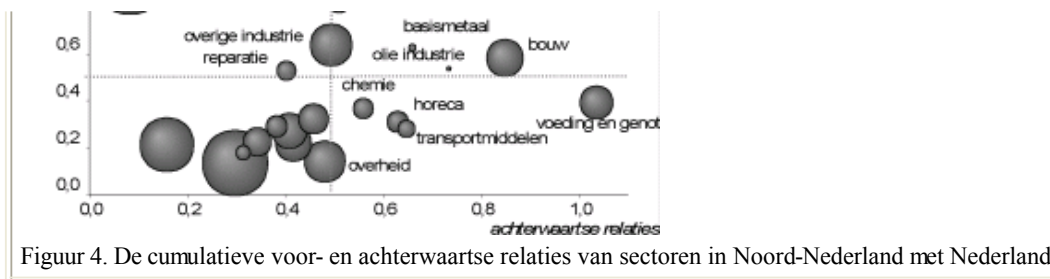
Met een tweetal input-outputmodellen kan hiervan een beeld worden gegeven. Het ene, aanbod-bepaalde model gaat ervan uit er alleen sprake is van voorwaartse causale relaties, die zowel betrekking kunnen hebben op het doorgeven van aanbodimpulsen als van bijvoorbeeld het doorgeven van prijsverlagingen aan afnemers. In dit model zijn de toeleveranciers de stuwende kracht. Het effect van de Rotterdamse haven op de rest van de economie manifesteert zich in dit model doordat de haven goederen levert die elders in het land verder worden verwerkt. Een overslagbedrijf kan containers met componenten bijvoorbeeld doorsturen naar een distributiecentrum waar de producten geassembleerd worden in, zeg, Breda.

Het andere, vraag-bepaalde model gaat ervan uit dat alle relaties tussen bedrijfsklassen alleen een achterwaartse causale werking hebben. In dit model krijgt de haven haar betekenis door de vraag die door havenbedrijven uitgeoefend wordt naar goederen of diensten die elders worden voortgebracht - denk aan door het overslagbedrijf benodigde schoonmaak- en veiligheidsdiensten. Beide modellen houden alleen rekening met het doorgeven van impulsen via de bestaande onderlinge leveringen en niet met andere relaties. De empirische resultaten geven daarmee slechts een indicatie van de potentiële uitstralingseffecten van een impuls vanuit de desbetreffende regionale sector⁴. Welk van beide modellen de beste indicatie geeft van de werkelijke effecten, hangt af van de aard van de effecten die in werkelijkheid optreden en kan dus per sector verschillen.

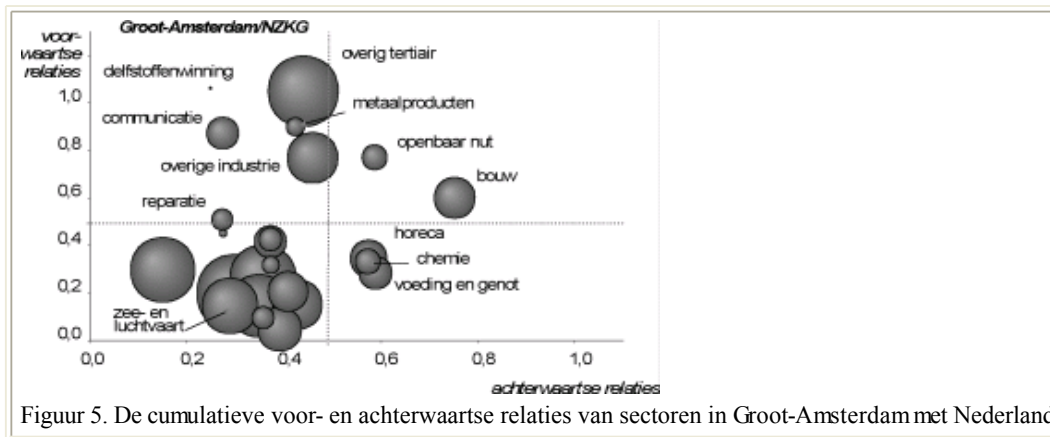
Regionale impact op de nationale economie

figuur 4, figuur 5 en figuur 6 brengen per regionale sector de zogenaamde cumulatieve (ofwel de directe plus indirecte) voorwaartse en achterwaartse relaties met de nationale economie in beeld. De oppervlakte van de bollen is proportioneel aan de toegevoegde waarde van de betrokken sector en geeft daarmee een indicatie van de omvang van de impuls die van die sector uit zouden kunnen gaan. In iedere figuur is ter vergelijking voorts een kruis gelegd bij de cumulatieve bindingen van de gemiddelde nationale sector (0,50)⁵.

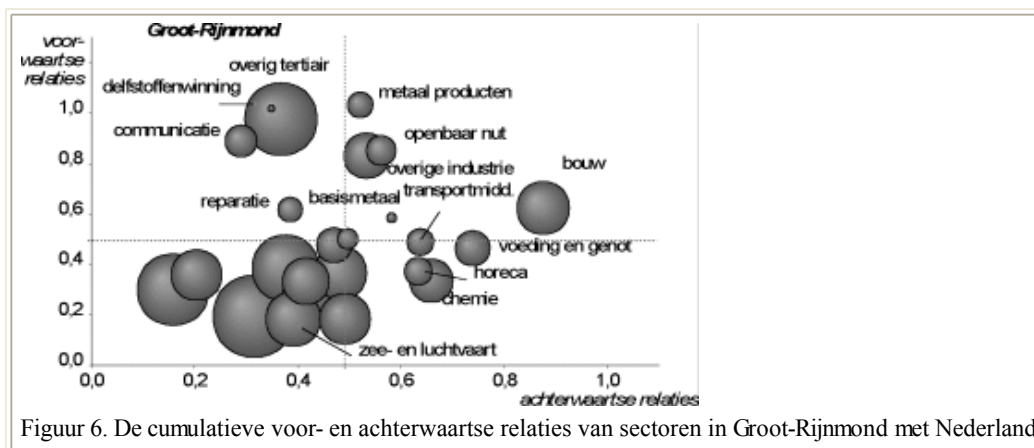




Figuur 4. De cumulatieve voor- en achterwaartse relaties van sectoren in Noord-Nederland met Nederland



Figuur 5. De cumulatieve voor- en achterwaartse relaties van sectoren in Groot-Amsterdam met Nederland



Figuur 6. De cumulatieve voor- en achterwaartse relaties van sectoren in Groot-Rijnmond met Nederland

De drie figuren laten zien dat de noordelijke landbouw van alle onderzochte sectoren de gunstigste combinatie van zowel voorwaartse en achterwaartse relaties heeft. In Noord-Nederland oefent verder de voeding een sterke vraag uit naar (landbouw)producten uit andere sectoren/regio's, beduidend meer dan de voeding in de beide Randstadregio's. De noordelijke delfstoffenwinning (aardgas) aan de andere kant heeft uitsluitend voorwaarts zeer sterke relaties met de nationale economie. Dat is niet verwonderlijk; energie is een belangrijke productiefactor voor vele sectoren. Opvallend zijn hier ook de sterke voorwaartse effecten van metaalproducten, de communicatie en de overige dienstverlening naar andere sectoren en regio's.

De laatste drie sectoren hebben ook in de beide Randstadregio's potentieel grote voorwaartse uitstralingseffecten naar de nationale economie, maar de precieze positie en omvang van de betrokken sectoren zijn steeds net weer iets anders. Voor de overige dienstverlening geldt bijvoorbeeld dat naarmate deze sector groter wordt, ook de uitstraling via bestedingen en toelieferingen groter wordt. Net als bij de landbouw en de voeding levert regionale specialisatie (clustervorming) kennelijk een uitstralingsbonus op. Hetzelfde valt waar te nemen bij de chemische industrie, maar daar beperkt het groter worden zich tot de achterwaartse bindingen. Dat deze bonus niet voor alle sectoren opgaat blijkt bij de horeca: het grootst in Amsterdam, maar met precies hier de kleinste bestedingseffecten. Kennelijk leidt ruimtelijke concentratie van productie tot netwerkvorming, terwijl ruimtelijke concentratie in consumptief geïntegreerde activiteiten geringe nationale bindingen oplevert.

De sectoren links onder in de figuren 3 t/m 5 hebben zowel achterwaarts als voorwaarts kleinere relaties met de nationale economie dan de gemiddelde nationale sector. Voor tenminste één sector is dat verrassend en dat is de relatief grote zee- en luchtvaartsector in de beide zogenaamde mainportregio's. Hetzelfde geldt in iets mindere mate ook voor de in deze regio's eveneens relatief grote sector 'overig vervoer'. Dit is vooral verrassend omdat deze geringe verwevenheid met de rest van de economie nu niet direct het idee ondersteunt dat Nederland er groot belang bij heeft zich als (Europees) distributieland te profileren.

Verwevenheid per regio

Hierboven is alleen gekeken naar de potentiële nationale uitstralingseffecten van een bepaalde sector in een bepaalde regio. Het gaat daarbij dus om informatie die van belang zou kunnen zijn bij het bepalen van beleidsprioriteiten vanwege het doorgeven van (groei) impulsen vanuit de regio naar de nationale economie. Daarnaast is het ook interessant om te kijken naar de potentiële regionale uitstralingseffecten. Naast de regionale bijdrage aan de nationale economie, is het beleid (vooral voor het Noorden) ook geïnteresseerd in het stimuleren van de regio zelf. Daarbij is het van belang te weten welke sectoren in potentie de grootste uitstraling naar de eigen regio hebben.

In [tabel 2](#) worden beide gezichtspunten gecombineerd door per regio voor de gewogen gemiddelde sector een opsplitsing te maken van de nationale linkages in intra-regionale linkages (de directe en indirecte relaties met de eigen regio) en interregionale linkages (ofwel de spillovers naar andere regio's).

Tabel 2. Gemiddelde cumulatieve linkages per regio

	Noorden	A'dam	R'mnd
Cumulatieve nationale linkages^a			
voorwaarts	0,53	0,40	0,44
achterwaarts	0,47	0,41	0,45
waarvan intra-regionale linkages			
voorwaarts	0,24	0,16	0,19
achterwaarts	0,26	0,16	0,19
waarvan: spillovers naar andere regio's			
voorwaarts	0,29	0,24	0,25
achterwaarts	0,21	0,25	0,26

a. Voor de gemiddelde nationale sector 0,50.

De eerste regels van [tabel 2](#) geven per regio een gewogen sommatie van de nationale linkages uit de figuren 3, 4 en 5. Wat daar al enigszins bleek, wordt nu bevestigd. Niet alleen voor een aantal individuele sectoren, maar ook voor de noordelijke economie als geheel geldt, wellicht onverwacht, dat vooral de potentiële voorwaartse uitstraling naar de nationale economie groter is dan die van de beide Randstadregio's. Dit wordt vooral veroorzaakt door de betekenis van de noordelijke delfstoffen en landbouw voor andere sectoren/regio's in Nederland. Daarmee vergeleken is de verwevenheid van de beide Randstadregio's met de nationale economie veel geringer.

Het verschil in de potentiële uitstraling naar de nationale economie tussen de beide Randstadregio's onderling is niet echt uit [figuur 4](#) en [figuur 5](#) af te lezen, maar de gemiddelde sector in Groot-Rijnmond heeft sterkere cumulatieve relaties met de nationale economie dan die in Groot-Amsterdam. Overigens laat een vergelijkbare analyse voor alle veertien regio's zien dat Friesland, Overijssel, Noord-Brabant en Drenthe zowel voorwaarts als achterwaarts grotere cumulatieve linkages met de nationale economie hebben dan de gemiddelde Nederlandse regio [6](#). Naast verschillen in sectorstructuur (gewichten) spelen verschillen in de mate van (inter)regionale clustervorming een rol.

De opsplitsing van de potentiële nationale uitstralings-effecten in uitstralings-effecten naar de eigen regio en uitstralings-effecten naar de rest van het land laat zien dat vooral de verschillen in de intra-regionale relaties beslissend zijn. De directe plus indirecte oriëntatie op de eigen regio is in het Noorden duidelijk groter dan die in de beide Randstadregio's en dat betekent dat een vergelijkbare impuls in het Noorden voor de regionale economie daar een groter effect zal sorteren dan in de beide andere regio's. Opvallend is verder dat de uitstraling naar de eigen regio van sectoren in Groot-Rijnmond met 0,19 gemiddeld duidelijk groter is dan die van 0,16 voor Groot-Amsterdam. Een belangrijke verklaring van dit verschil is dat de clusters in de zuidvleugel van de Randstad sterker in de eigen regio vervlochten zijn dan die in de noordvleugel.

Conclusie

In dit artikel is een beeld geschetst van de inhoud en van enkele analysemogelijkheden van de unieke bi-regionale input-output tabellen die nu voor veertien Nederlandse regio's beschikbaar zijn. Hiermee is gepoogd om voor een drietal regio's alle sectoren op eenzelfde, consistente wijze onderling te vergelijken voor wat betreft hun potentiële uitstralings-effecten naar de regionale en de nationale economie. De resultaten op dit laatste punt zijn op onderdelen verrassend te noemen. Een aantal bestaande geloofsartikelen blijkt namelijk niet te worden bevestigd.

Zo is het op sectorniveau heel goed denkbaar dat er bij de zee- en luchtvaart in de beide Randstadregio's sprake is van een dynamische snel groeiende tak van bedrijvigheid; dus van een motor voor de economie. De huidige analyse laat echter zien dat beide motoren een relatief zwakke koppeling hebben met de rest van de regionale en nationale economie. Dat wil zeggen dat het niet erg waarschijnlijk is dat de rest van de economie van die eventuele groei veel uitstraling te verwachten heeft [7](#). Ten aanzien van de grote investeringen in de transportinfrastructuur voor de beide mainports betekent dit bijvoorbeeld dat deze vooral zullen moeten worden verdedigd op basis van de (soms zeer grote) directe baten voor de gebruikers van het transportsysteem zelf en minder vanuit vermeende, grote nationale uitstralings-effecten.

Meer algemeen is het op regionaal niveau ook heel wel denkbaar dat de beide Randstadregio's veel meer economische motoren huisvesten dan andere Nederlandse regio's. De huidige analyse laat echter zien dat het weinig waarschijnlijk is dat deze eventuele motoren ook een grote uitstraling naar de nationale economie hebben. Als het om de beide zogenaamde mainportregio's als geheel gaat laat [tabel 2](#) zien dat de cumulatieve (directe plus indirecte) vervlechting met de rest van de (nationale) economie voor Groot-Rijnmond en vooral voor Groot-Amsterdam duidelijk zwakker is dan die van de gemiddelde Nederlandse regio. Een overmatige beleidsmatige aandacht voor deze beide grootstedelijke regio's dient dus eerder te worden gerechtvaardigd vanuit de ernst van de grootstedelijke problematiek dan vanuit hun vermeende indirecte belang voor de nationale economie.

Zie ook:

C. van der Vegt, [Reactie: Mainports!](#), *ESB*, 30 juli 1999, blz. 552

1 Een goed voorbeeld van de effectiviteit van dergelijke verhalen is de vinden in het interview met Hans de Ruiter, directeur P&O bij het Rotterdamse containerbedrijf ECT, in *Safe*, maart 1999. Daar stelt hij zonder blikken of blozen dat "... iedere baan bij ECT uitwaaiert naar negen (banen) in de rest van Nederland" en dat de Rotterdamse haven "... voor zo'n slordige vijftig miljard bijdraagt aan het bruto nationaal product, dat is bijna dertien procent van het bnp!".

2 Zie bijvoorbeeld F.J. Sijtsma e.a., *Ruimte te over, ruimte tekort*. REG-publicatie 12, Stichting Ruimtelijke Economie, Groningen, 1996.

3 Het betreft een, ook internationaal unieke, nieuwe statistiek voor de 12 provincies en de beide mainportregio's voor 1992/1997. De twee jaartallen duiden op, respectievelijk, de gebruikte nationale/regionale rekeningen en de gebruikte regionale handelscoëfficiënten. De statistiek is het resultaat van een ruim driejarige samenwerking tussen het CBS en de Rijksuniversiteit Groningen, zie RuG/CBS, *Regionale samenhang in Nederland*. REG-publicatie 20, Stichting Ruimtelijke Economie, Groningen, 1999.

4 Beide modellen zijn ten dele op strijdige aannames gebaseerd. De resultaten kunnen daarom niet bij elkaar worden opgeteld. Vooral het aanbod-bepaalde model gaat uit van zeer onwaarschijnlijke veronderstellingen. Zie verder: J. Oosterhaven, J.E. Sturm en P. Zwaneveld, *Naar een theoretisch onderbouwde aanpak van voorwaartse economische effecten*, modelmatige definitie. TNO Inro, Delft, 1998.

5 Zie voor vergelijkbare figuren voor de intra-regionale linkages en de interregionale spillovers het onderliggende onderzoeksrapport.

6 Zie figuur 2.18 in RuG/CBS, op.cit., 1999.

7 Dat wil natuurlijk niet zeggen dat zonder transport niet 'alles stil staat', maar deze suggestieve vaststelling geldt voor veel sectoren en vestigingsplaatsfactoren. Zonder elektriciteit staat ook alles stil, om van arbeid maar niet te spreken. Alleen in negatieve zin is een algemene conclusie mogelijk: als een bepaalde factor heel slecht scoort terwijl andere factoren wel goed zijn, dan kan die ene factor van doorslaggevend belang zijn (maar dat geldt voor bijna alle vestigingsplaatsfactoren).