



Mainports genereren kostenvoordelen!

Auteur(s):

Bosch, M.R.J.

Heldeweg, P.

*De auteurs zijn werkzaam bij resp. het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en de Schiphol Group.***Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4217, pagina D27, 2 september 1999

Rubriek:

Dossier Economie en infrastructuur

Trefwoord(en):

reactie

Dit artikel is een reactie op:

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [De economische effecten van mainports: een paradox?](#), *ESB-Dossier*, 2 september 1999, blz. D26.

Verschillende studies hebben onafhankelijk van elkaar aangetoond dat het directe economische belang van de mainports Rotterdam en Schiphol aanzienlijk is: 8% van het bruto nationaal product en 6,5% van de werkgelegenheid in Nederland. Toch zou volgens de studie 'Clusters en linkages in beeld', dat ten grondslag ligt aan het ESB-artikel van Oosterhaven, Eding en Stelder, het economisch belang van de mainports overschat worden. Wat is hier aan de hand? Kan aan de kanttekeningen die Oosterhaven zelf plaatst nog een aantal toegevoegd worden? Ja, dat kan!

Het algemene doel van 'Clusters en linkages in beeld' was de interne en externe verwevenheid van sectoren te analyseren in drie, voor het ruimtelijk-economisch beleid belangrijke regio's: Noord-Nederland, Groot-Amsterdam en Groot-Rijnmond. De auteurs definiëren een cluster als een groep onderling sterk vervlochten bedrijven of bedrijfsklassen. Om het economisch belang van deze clusters in beeld te krijgen worden bi-regionale input-output tabellen gebruikt. Hieruit kan worden afgeleid wat de absolute en relatieve omvang is van de onderlinge leveringen tussen sectoren. Input-output tabellen bieden harde data en zijn daarmee als analyse-instrument aantrekkelijk, in het bijzonder als het gaat om de meting van voorwaartse- en achterwaartse relaties. Maar verschaft dit robuust ogende materiaal nu echt een betere basis voor het mainportdebat dan andere studies?

In de eerste plaats beschrijven input-output tabellen voorwaartse en achterwaartse relaties tussen sectoren in financiële termen. Daarmee wordt het begrip economisch belang sterk ingeperkt. De verkoop van vliegtickets aan medewerkers van willekeurig elk van de ruim 1.000 niet-Nederlandse bedrijven uit de Amsterdamse regio kan op zich relatief gering zijn. Mogen we daar dan uit concluderen dat die buitenlandse bedrijven geen betekenis hechten aan een internationale luchthaven naast hun deur? Volgens een onderzoek van VNO-NCW uit 1998 denkt 55% van de bedrijven in de Schiphol-regio daar anders over evenals 32% van de ondernemers in de rest van Nederland. Ook onderzoek van de B&A-groep naar vestigingsplaatsfactoren bevestigt het belang van de aanwezigheid van zee- en luchthavens, in het bijzonder voor bepaalde sectoren zoals de groothandel. Ruim een kwart van de Europese distributiecentra, die zich de afgelopen tien jaar in Europa hebben gevestigd, koos voor de Schiphol-regio. En een soortgelijke ontwikkeling doet zich voor binnen het distributienetwerk van de mainport Rotterdam.

Kunnen input-output tabellen verklaren waarom zowel Schiphol als Rotterdam als een draaischijf fungeren waarlangs goedkope vervoersdiensten van hoge kwaliteit worden geleverd aan binnen- en buitenlandse bedrijven? De reden is dat de nabijheid van een lucht- of zeehaven besparingen op de zogenaamde tijdskosten (tijdswinst) mogelijk maakt. Dit is een belangrijke nuancering. Er zijn het afgelopen decennium sterke wijzigingen opgetreden in de aard en samenstelling van productie- en distributieprocessen en de daarop gebaseerde vervoersstromen. In een tijdperk van internationalisering en globalisering nemen keuzen over de verhouding verplaatsings-tijd/-kosten een steeds belangrijker plaats in, zowel bij het personenvervoer als bij het (lucht-/zeehavengebonden) vrachtvervoer. Dergelijke afwegingen zie je niet terug in input-output tabellen, evenmin als de betekenis van de mainports voor het vestigingsklimaat in hun omgeving.

Daarnaast klevan er twee specifieke discussiepunten aan het gebruik van input-output tabellen. Een eerste punt is dat de registratie van intraconcern leveringen in input-output tabellen een probleem is. Aangezien deze kwestie met name in de mainports speelt (bijvoorbeeld leveringen binnen petrochemische concerns in de Rotterdamse haven) moeten de beperkingen van input-output tabellen goed in het oog worden gehouden. Een tweede punt is de afbakening van de mainport. Oosterhaven c.s. houden er een heel strikte definitie op na. Voor Rotterdam wordt bijvoorbeeld wel de zeevaartverwante bedrijvigheid meegerekend, maar niet het overig transport over de weg.

Meer in het algemeen is onze zorg dat door eenzijdige nadruk op input-outputtabellen voorbij wordt gegaan het economisch belang van de kennisinfrastructuur, die door vestiging op eenzelfde locatie ontstaat

De analyse van Oosterhaven c.s. is met dit al een bruikbare, maar zeker geen sluitende analyse van de economische betekenis van de mainports Rotterdam en Schiphol. Het is jammer dat Oosterhaven niet heeft willen wachten op de uitkomsten van het

Onderzoeksprogramma Economische Effecten van Infrastructuur (OEEI), waarin hij zelf participeert. Dit programma, uitgevoerd in opdracht van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken, probeert nu juist te komen tot een complete, evenwichtige en integrale beoordeling van de economische betekenis van infrastructuur in Nederland. Waar Oosterhaven met zijn input-output analyse alleen de "kwaliteit van versnellingsbak en de koppeling" van de Nederlandse "economie-auto" beschrijft en "de kracht van de motor" buiten beschouwing laat, poogt het OEEI deze auto als een complex en integraal functionerend vehikel te beschrijven. Hopelijk komen wij als klanten daar straks verder mee dan met alleen een technische beschrijving van de versnellingsbak en koppeling.

Zie ook:

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

J. Oosterhaven, G.J. Eding en T.M. Stelder, [De economische effecten van mainports: een paradox?](#), *ESB-Dossier*, 2 september 1999, blz. D26.

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](#)
