



## Mainports!

**Auteur(s):**

Vegt, C. van der

*De auteur is bij de SEO, Stichting voor Economisch Onderzoek der Universiteit van Amsterdam**verantwoordelijk voor de jaarlijkse Amsterdamse Economische Verkenningen (AEV), waarin prognoses en analyses van de economie van de regio Amsterdam worden gemaakt.***Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4214, pagina 552, 30 juli 1999

**Rubriek:**

Reactie

**Trefwoord(en):****Dit artikel is een reactie n.a.v.: J. Oosterhaven, G.J. Eding, en T.M. Stelder, [Hoezo mainports, hoezo periferie?](#), ESB, 30 juli 1999, blz. 548-552.****De uitstraling van de mainportregio's Amsterdam en Rotterdam op Nederland is niet zo groot en die van de zee- en luchtvaart al helemaal niet. De auteurs van bovenstaand artikel trekken hieruit twee conclusies, die ik hieronder van kritische kanttekeningen zal voorzien.****"... een overmatige aandacht voor deze beide grootstedelijke regio's dus eerder dient te worden gerechtvaardigd vanuit de ernst van de grootstedelijke problematiek dan vanuit hun vermeende indirecte belang voor de nationale economie".**

Kijken we naar het bruto regionaal product per ingezetene, en stellen we het EU-gemiddelde in 1996 op 100, dan is het brp per hoofd in de regio Amsterdam 133, in de regio Rotterdam op 122 en in de regio's Den Haag en Utrecht 107 en 114<sup>1</sup>. Het Noorden komt op 96 (inclusief het aardgas). Er is dus een groot verschil tussen de productie in de mainports en in noordelijke periferie. Volgende vraag is, wat voor effect deze economische kracht heeft op de rest van het land. Oosterhaven c.s. meten dit met de voor- en achterwaartse effecten. Uit hun eigen [tabel 1](#) blijkt dan, dat de verschillen vooral zitten in de uitstraling binnen de eigen regio. Er is weinig verschil in uitstraling naar 'overig Nederland' en de achterwaartse spillovers naar andere regio's - waaraan vermoedelijk meer empirische betekenis moet worden toegekend dan aan de voorwaartse - is voor het Noorden zelfs kleiner. Combineren we deze gegevens, dan blijkt dat directe productie plus linkages in de regio zelf in de mainportregio's meer opleveren dan in het Noorden, zonder dat (volgens Oosterhaven c.s.) de impact op andere regio's werkelijk kleiner is. Grote aandacht voor de mainportregio's wordt daarom niet in de eerste plaats gerechtvaardigd met grootstedelijke problematiek, maar met behoud van nationale welvaart.

**Tabel 1. Gemiddelde cumulatieve linkages per regio**

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

a. Voor de gemiddelde nationale sector 0,50.

Dat linkages binnen de mainportgebieden kleiner zijn dan binnen het Noorden, moet ook eerder als symptoom van kracht dan als zwakte worden gezien. Mainportregio's zijn als 'gateways' minder afhankelijk van lokale afzet en inzet. De afzet buiten de eigen regionale markt maakt de hoge productie per hoofd mogelijk en beperkt tegelijk de leveringen binnen de eigen regio. Voor de import van elders geldt hetzelfde: het beperkt de vraag naar producten uit de eigen regio. De auteurs stellen zich als het ware op als ontwikkelingseconomen die protectie van de binnenlandse markt een kansrijker strategie voor economische groei achten dan specialisatie en export. Ten onrechte.

**"... deze geringe verwevenheid met de rest van de economie [van de zee- en luchtvaart] nu niet direct het idee ondersteunt dat Nederland er groot belang bij heeft zich als (Europees) distributieland te profileren".**

De impact van havens moet vooral in voorwaartse effecten worden gezocht. De wijze van berekening van voorwaartse effecten in het

algemeen (de impuls die van toeleveringen uitgaat) houdt altijd een overschatting in. Als we verwachten dat vergroting van het Nederlandse aanbod van, zeg, aardappelen tot groei van de aardappelverwerking leidt, is de vraag waarom die aardappelen eerder niet geïmporteerd werden. Dat kan erop wijzen dat de behoefte aan meer aardappelen niet zo groot is. Door hiermee geen rekening te houden worden de voorwaartse effecten van alle sectoren overschat. Echter, omdat infrastructuur niet geïmporteerd kan worden, is deze overschatting hier nog het minste. Daar komt bij, dat het belang van de doorvoerfunctie niet in 'linkages' tot uiting komt: goederen kunnen een bewerking ondergaan, en vervoerde personen verrichten consumptieve bestedingen. Zo is de Schiphol een aanjager voor het toerisme in Amsterdam, maar deze bestedingen vallen buiten de gemeten voorwaartse effecten. Tenslotte hebben havens net als andere transport-infrastructuur belangrijke externe effecten. Ze verkorten afstanden en vergroten afzetmarkten. Bij de vergelijking tussen sectoren komt dit aspect in het geheel niet aan bod.

Naast overschatting is er dus ook sprake van onderschatting. De analyse van de voorwaartse effecten - waarvan de mainports het moeten hebben - is niet nauwkeurig genoeg en bovendien vertekend ten nadele van zee- en luchthavens. De vraag of Nederland er belang bij heeft zich te profileren als distributieland wordt er niet echt mee beantwoord.

---

1 *Amsterdamse economische verkenningen*, SEO, voorjaar 1999.