



## Over mainports en de rest van het land

**Auteur(s):**

Oosterhaven, J.

Eding, G.J.

Stelder, T.M.

*Allen werkzaam bij de Faculteit der Economische Wetenschappen, Rijksuniversiteit Groningen.***Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4220, pagina 666, 17 september 1999

**Rubriek:**

Discussie

**Trefwoord(en):**

verkeer, vervoer, infrastructuur

*Zijn de mainports de economische motor van Nederland? Onderzoek dat dit laatste betwijfelt, is de afgelopen tijd fel bekritiseerd. Hieronder repliceren de auteurs.*

Op 30 juli verscheen in ESB ons artikel '[Hoezo mainports, hoezo periferie?](#)' dat ondermeer vraagtekens zette bij de door velen veronderstelde, grote uitstraling van de mainports naar de nationale economie. Dit artikel en het onderliggende rapport leidden tot een stortvloed aan reacties en zelfs tot kamervragen <sup>1</sup>. Kennelijk was een gevoelige snaar geraakt. De redactie van ESB vroeg al voor hetzelfde nummer om een commentaar van [Chris van der Vegt](#) van SEO. Vervolgens verschenen in het ESB dossier van 2 september nog een tweetal kritische commentaren van [Roos](#) van de Erasmus Universiteit Rotterdam, en van [Bosch en Heldeweg](#), resp. van het Havenbedrijf Rotterdam en Schiphol. Hieronder volgt onze reactie.

### Over de onderzoeksofzet

Het slot van het commentaar van Bosch en Heldeweg, waar zij pleiten voor een integrale casestudie in plaats van onze, over regio's en sectoren vergelijkende, maar partiële studie, betreft de kern van de kritiek. Wij hebben inderdaad slechts, als een consumentenbond, een zo objectief mogelijk vergelijkend onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de koppeling en versnellingsbak van een heleboel auto's, ofwel naar de potentiële regionale en nationale uitstralingseffecten (van een vergelijkbare initiële impuls) vanuit alle sectoren in een drietal regio's. Niets meer, maar ook niets minder. Bosch en Heldeweg hadden liever een integrale beschrijving van hun eigen auto's gezien: de Rotterdamse haven en Schiphol. Zoals uit hun kritiek blijkt, willen ze zo'n beschrijving primair als autoverkoper en niet, zoals ze zelf zeggen, als klant. Nergens wordt ons namelijk verweten dat we niet hebben gekeken naar de negatieve welvaartseffecten die samenhangen met de milieuschade van de beide mainports. Ook wordt ons nergens verweten dat een integrale beschrijving van concurrerende auto's eveneens ontbreekt. Terwijl beide voor echte klanten, zoals belastingbetalers en politiek, toch essentieel zijn om tot een beoordeling te komen of verdere (gesubsidieerde) investeringen in de beide mainports wenselijk zijn of dat we beter kunnen investeren in onze kennis- of agro-industrie.

Bosch en Heldeweg vinden daarom ook dat zeker Oosterhaven, als participant, beter had kunnen wachten op de resultaten van het Onderzoeksprogramma Economische Effecten van Infrastructuur (oeei). Nu gaat het OEEI-project inderdaad over dit type vraagstukken, maar OEEI zal geen integrale beschrijving van de bijdrage van de beide mainports aan de Nederlandse welvaart opleveren - die zijn er trouwens al <sup>2</sup>. Wachten was dus zinloos en bovendien overbodig. Wel zal OEEI (vooral methodologisch) aangeven hoe dergelijke studies moeten worden aangepakt en wat daarbij zoal de belangrijkste valkuilen zijn <sup>3</sup>.

In het vervolg van deze repliek worden de afzonderlijke punten van kritiek besproken, waarbij de analyse zal worden verbreed met zeer recente gegevens voor alle provincies.

### Sectorale uitstraling

Betrouwbaar en vooral snel transport levert tijdwinst op en dat is, naast de gemeten transportkosten, voor bedrijven toch minstens even belangrijk, aldus met name Bosch en Heldeweg. Inderdaad, dat klopt, net als het genieten van een concert minstens even belangrijk is als de kosten van het toegangskaartje. Maar als beide markten goed functioneren dan mogen we aannemen dat de marktprijs een goede afspiegeling is van de marginale baten voor de gebruiker, zowel voor transportdiensten als voor concerten. En dat is precies waar we voor alle sectoren op een zelfde wijze naar hebben gekeken: achterwaarts naar de marktwaarde van hun toeleveringen en voorwaarts naar de marktwaarde van de verwerking van hun afzet.

De mainports zijn toch ook belangrijk voor het vestigingsklimaat, aldus alle drie de reacties in verschillende toonaarden. Inderdaad, zonder transport staat alles stil. Maar dat geldt ook voor elektriciteit en nog meer voor de productiefactor arbeid. Het vestigingsplaatsgedrag van bedrijven was weliswaar geen onderwerp van studie, maar de geringe marktwaarde van de binnenlandse toeleveringen en afzet van de transportsector en overigens ook van de elektriciteitsvoorziening, is wel een vingerwijzing naar hun potentiële belang voor het vestigingsplaatsgedrag van andere sectoren. Men kan niet volstaan met het eenzijdig benadrukken van de onmisbaarheid van één enkele vestigingsfactor en voorbij gaan aan het feit dat hetzelfde voor bijna alle andere factoren ook geldt. Alleen

een systematische vergelijkende analyse biedt uitkomst <sup>4</sup>.

Even eenzijdig is het te betogen dat allerlei andere activiteiten afhankelijk zijn van de mainports en voorbij te gaan aan het feit dat de mainports zelf in hoge mate afhankelijk zijn van de rest van de economie. Van der Vegt geeft hiervan een mooi voorbeeld waar hij stelt dat "Schiphol een aanjager is voor het toerisme in Amsterdam". Maar zonder Schiphol zouden toeristen Amsterdam ook wel bezoeken, net als ze zonder een grote luchthaven ook in drommen naar Pisa gaan. Ook hier biedt alleen een systematisch vergelijkend onderzoek uitkomst.

De registratie van intraconcern-leveringen in input-output tabellen is een probleem, aldus Bosch en Heldeweg. Inderdaad, maar het probleem speelt alleen bij sectoren met een zeer hoge concentratiegraad, zoals de financiële sector en juist niet bij de transport- en distributiesector. Ook zouden we het overig transport in de beide mainports buiten beschouwing laten. Dat is onjuist, maar de betrokken relaties waren zo zwak dat ze in de tekst niet apart worden genoemd. Voorts zou geen aandacht zijn besteed aan de gezamenlijke afhankelijkheid van een zelfde locatiefactor. Dat is wel gebeurd, waarbij in het onderliggende rapport is opgemerkt dat dit voor de clustervorming bij de financiële sector tot een onderschatting leidt, omdat via het onderling overnemen van personeel indirect informatie wordt uitgewisseld <sup>5</sup>. Volgens Van der Vegt zou het belang van de doorvoerfunctie niet in de linkages tot uitdrukking komen. Ook dat is onjuist. Als er tijdens de doorvoer veel waarde zou worden toegevoegd, zouden we sterke relaties tussen de industrie en de distributiesector hebben gevonden, maar dat is niet het geval.

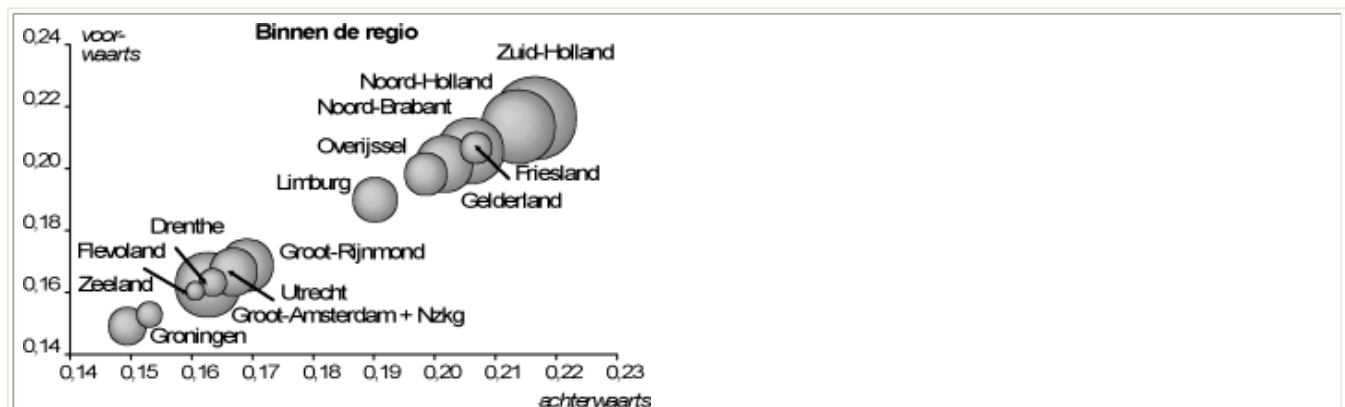
In tegenstelling tot de suggestie van Bosch, is wel stil gestaan bij de (grote) betekenis van het petrochemische cluster in Rijnmond. Daarbij is echter niet de vestigingsplaatsvraag beantwoord in hoeverre dat cluster (nog) havengebonden is. Het antwoord is niet zo evident als hij suggereert. In het Europese binnenland zijn immers ook verschillende grotere petrochemische complexen te vinden. In onze analyse hebben we de definitie van mainport-activiteiten daarom beperkt tot de transport- en distributiesector. Ook wordt wel degelijk stil gestaan bij de bijdrage van die activiteiten aan de invoer en uitvoer naar het buitenland. En inderdaad: de zee- en luchtvaart behoort in de beide mainportregio's tot de regionale top drie, maar niet alleen bij de export, ook bij de import. Daarnaast fungeert in Rijnmond de aardolie-industrie als veruit de grootste netto-importeur en de chemie als de grootste netto-exporteur. De netto directe bijdrage van de, nu even ruim gedefinieerde mainport-activiteiten is wel positief, maar veel geringer dan grote (bruto) export suggereert <sup>6</sup>.

In al onze eigen kanttekeningen bij de interpretatie van de resultaten is het kernpunt van Roos echter wel over het hoofd gezien. Roos wijst er terecht op dat onze analyse weliswaar een goed beeld geeft van het "huidige belang van vervoersdiensten voor het bedrijfsleven", maar dat die analyse geen beeld geeft van de veranderingen in dat belang. Roos geeft vervolgens voorbeelden van grote dynamiek in de luchtvaart. Beleidsmatig gaat het echter om de vraag of bijv. een halvering of een verdubbeling van het aantal vluchten op Schiphol ook leidt tot een halvering of een verdubbeling van de uitstralingseffecten. Dit blijkt absoluut niet het geval te zijn <sup>7</sup>. Het toevoegen van dynamiek leidt dus niet zonder meer tot een hogere rangorde voor de sectorale uitstralingseffecten van de luchtvaart.

## Regionale uitstraling

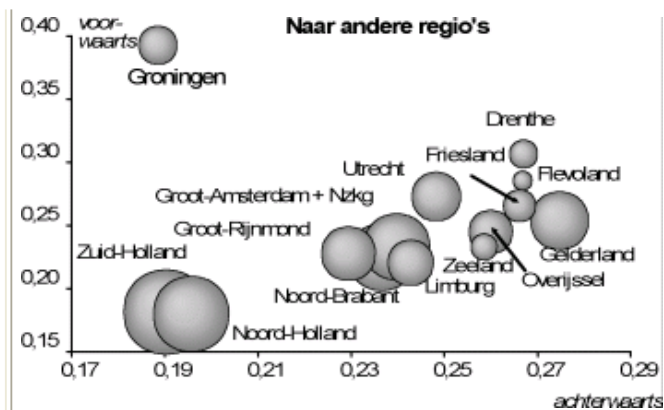
Als het over de beide mainportregio's als geheel gaat, wijst Van der Vegt eerst op de hoge productie (brp) per inwoner, vermenigvuldigt deze dan met onze (impliciete) intra-regionale multipliers, om daaruit te concluderen dat de mainportregio's, zelfs zonder hun uitstraling naar de rest van het land, al een grotere bijdrage leveren aan de nationale economie dan Noord-Nederland. Enigszins strijdig daarmee betoogt hij vervolgens dat het hebben van (grote) intra-regionale linkages eigenlijk een teken van zwakte is. Ter uitleg stelt hij dat een hoge productie per hoofd van de bevolking, afzet buiten de eigen regio mogelijk maakt en dat een hoge invoer de vraag naar eigen producten beperkt. Hier worden een aantal begrippen op een wat vreemde manier met elkaar in verband gebracht.

Een goede analyse van deze verschillende grootheden kan het beste worden geïllustreerd aan de hand van [figuur 1](#), [figuur 2](#) en [figuur 3](#). Hierin staat de absolute omvang van het brp per regio, en die weerspiegelt de directe bijdrage van de desbetreffende regio aan het bnp. Het brp per inwoner heeft met de regionale bijdrage aan het bnp nauwelijks iets te maken. Dit verhoudingsgetal is vooral hoog of laag als de betrokken regio veel of weinig inkomende pendel heeft. De breedtepositie van de regio's in de figuren geeft de procentuele omvang van hun (directe en indirecte) achterwaartse relaties weer en de hoogte hun voorwaartse relaties. Het vermenigvuldigen van de omvang van een bal met zijn afstand tot de oorsprong zou dimensioneel nog wel kunnen, maar zegt in [figuur 1](#) alleen iets over de regio zelf en mag daarom niet worden geëxtrapolerd naar de nationale economie. Het vermenigvuldigen van het brp per inwoner met deze afstand, zoals Van der Vegt doet, is zelfs dimensioneel niet toegestaan. De betrokken multipliers hebben geen betrekking op het aantal inwoners (de noemer) en eigenlijk ook niet echt op het brp (de teller).



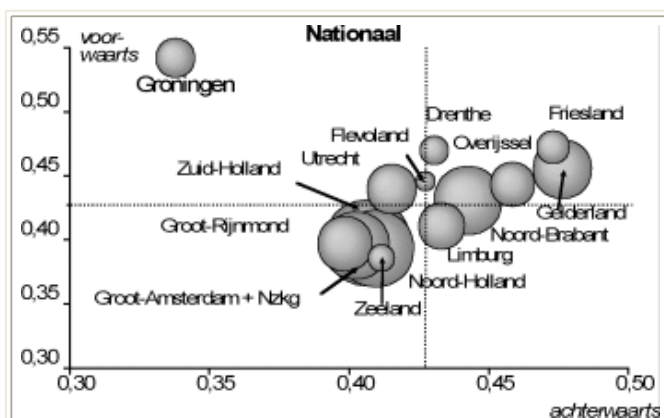
Figuur 1. Binnen de regio

Het oppervlak van de cirkels geeft de absolute omvang van het brp van de regio weer. Op de assen staan de voor- en achterwaartse relaties binnen de eigen regio. Duidelijk wordt dat Zuid- en Noord-Holland de grootste economie hebben, maar ook het sterkst op de eigen regio zijn gericht.



Figuur 2. Naar andere regio's

Het oppervlak van de cirkels geeft de absolute omvang van het brp van die regio weer. Op de assen staan de voor- en achterwaartse relaties met andere regio's. Duidelijk wordt dat Zuid- en Noord-Holland de grootste economie hebben, maar ook het sterkst op de eigen regio zijn gericht.



Figuur 3. Nationaal

Het oppervlak van de cirkels geeft de absolute omvang van het brp van die regio weer. Op de assen staan de voor- en achterwaartse relaties, nationaal (de som van deze relaties). Duidelijk wordt dat Zuid- en Noord-Holland de grootste economie hebben, maar ook het sterkst op de eigen regio zijn gericht.

[figuur 1](#) laat voorts goed zien dat er juist een positieve relatie bestaat, maar dan tussen de absolute omvang van de productie in een regio en de intensiteit van de (directe en indirecte) relaties met de eigen regio. Economisch grotere regio's kunnen immers makkelijker in hun eigen behoefte voorzien dan kleinere regio's, terwijl hun productie ook eerder in de eigen regio zal kunnen worden verwerkt. Op deze regel zijn vier duidelijke uitzonderingen. Enerzijds zijn dat de beide mainportregio's en Utrecht, die ieder ondanks hun economische omvang toch in hoge mate als los zand in elkaar zitten. Anderzijds is dat Friesland dat ondanks haar economisch geringe omvang een zeer sterke interne verwevenheid vertoont. Dat laatste als een teken van economische zwakte kenschetsen, zoals van der Vegt voor Noord-Nederland doet, is te simpel. Als dat zo zou zijn dan zouden Zuid- en Noord-Holland vanwege hun nog grotere intra-regionale linkages de zwakste provincies van Nederland zijn en dat wil er bij ons niet zonder meer in.

[figuur 2](#) is deels het spiegelbeeld van [figuur 1](#). De absolute economische omvang per regio wordt hier gecombineerd met de procentuele omvang van de (directe en indirecte) relaties met de rest van het land. Uit de figuur blijkt dan ook een negatief verband tussen economische omvang en de intensiteit van deze externe relaties, waarbij de uitzonderingen (Gelderland, Overijssel en Utrecht) wat minder extreem zijn dan in [figuur 1](#). De wel extreme positie van Groningen op de voorwaartse as wordt praktisch volledig veroorzaakt door het gebruik van aardgas in overig Nederland. Zuid- en Noord-Holland combineren de sterkste regio-interne relaties met de zwakste externe relaties, maar weer zouden we dat niet direct willen interpreteren als een teken van economische zwakte, zoals Van der Vegt lijkt te doen.

Tezamen geeft dit [figuur 3](#), waarin de potentiële nationale uitstralingseffecten per regio worden getoond. Dat er van een optelling sprake is blijkt duidelijk uit de positie van Groningen, maar ook uit het feit dat de verschillen in [figuur 3](#) kleiner zijn dan de verschillen in [figuur 1](#) en [figuur 2](#), die elkaar ten dele compenseren. Alleen [figuur 3](#) is bruikbaar voor uitspraken over directe en indirecte bijdragen aan de nationale economie. De omvang van de cirkels weerspiegelt zoals gezegd de directe bijdrage per regio. De afstand ten opzichte van de oorsprong weerspiegelt bij benadering het potentiële uitstralingseffect van de gemiddelde (groei)impuls die van die regio uit zou kunnen gaan. Duidelijk is dat niet de Randstad, maar Friesland, Gelderland, Overijssel, Noord-Brabant en Drenthe (bij eenzelfde impuls) verhoudingsgewijs de grootste nationale uitstralingseffecten hebben.

## Conclusie

We zijn selectief geweest? Ja, maar dan omdat we de analyse beperkt hebben tot de belangrijkste onderlinge relaties tussen bedrijven. Daarbij blijft het buiten kijf dat, naast de bestudeerde kwaliteit van versnellingsbak en koppeling, ook de niet bestudeerde kracht van de motor, de bestuurbaarheid van de economie en de kwaliteit van de bestuurder van belang zijn voor het rijgedrag van de verschillende auto's, in ons geval de bijdragen van verschillende sectoren en regio's aan de nationale welvaart. Maar daar valt wetenschappelijk alleen iets over te zeggen met een vergelijkende studie en niet door een al dan niet gekleurde beschrijving te geven van een tweetal specifieke auto's.

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.

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

---

1 Zie RUG/TNO, *Clusters en linkages in beeld*, REG-publicatie 19, Stichting Ruimtelijke Economie, Groningen, mei 1999.

2 Waarbij baten overigens vaak worden dubbel geteld, zie J. Oosterhaven, De Betuweroute en 'Nederland Distributieland': Enkele kanttekeningen bij de economische onderbouwing, Symposiumbundel Betuweroute *Zegen of Bedreiging*, Tiel, 1993, blz. 133-138.

3 Zie alvast J. Oosterhaven, De evaluatie van grote infrastructuur: over MER's, EER's en MKBA's. *Openbare Uitgaven*, 1999, blz. 60-70.

4 Zie voor een moedige poging daartoe P.H. Pellenbarg, Het huidig belang van infrastructuur en vervoer voor regionale en nationale vestigingsbeslissingen, in J.P. Elhorst en D. Strijker (red.), *Het economisch belang van het vervoer*, Verleden, heden en toekomst, REG-publicatie 18, Groningen, april 1999, blz. 51-65.

5 Zie de website van de *ESB* (<http://www.economie.nl>) voor de verdere, technische aspecten van deze drie hier aangevoerde discussiepunten.

6 Zie voor een geaggregeerde analyse voor alle 14 regio's waarvoor nu input-output gegevens beschikbaar zijn, RUG/CBS, *Regionale Samenhang in Nederland*, REG-publicatie 20, Groningen, juli 1999.

7 J. Oosterhaven en F.J. Sijtsma, Over de directe en indirecte economische betekenis van de Luchthaven Schiphol, in: J.P. Elhorst en J. Oosterhaven (red.) *Transport en Welvaart, Vervoer in Vogelvlucht*, REG-publicatie 16, Groningen, 1998, blz. 99-122.