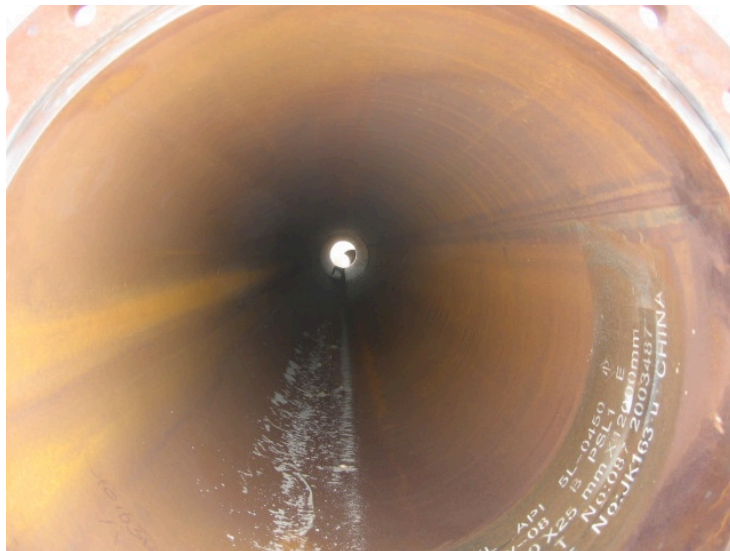


Het 'Rotterdam-effect' belicht

Overdrijft Havenbedrijf Rotterdam haar belang voor de Nederlandse economie?

Verslag van onderzoek en verwondering

Werkdocument



1 sept. 2008 Klaar voor eerste zandtransport MV 2

Bas van Holst

Doctorandus B B.V.

KvK Rotterdam 24303798

Capelle aan den IJssel, augustus 2019

VOORWOORD

It's all a little like the tale of the roadside merchant who was asked to explain how he could sell rabbit sandwiches so cheap. "Well," he said' "I have to put in some horse meat too. But I mix 'em fifty-fifty: one horse, one rabbit."

Darrell Huff, How to Lie with Statistics, London 1954

Dit document is opgesteld door drs. Bas van Holst (1945) econoom-onderzoeker, DGA van Doctorandus B.V.. Zijn kennis over de haven van Rotterdam heeft hij mede opgedaan als lid van de Projectdirectie Mainportontwikkeling Rotterdam, opdrachtgever maatschappelijke kosten-batenanalyse en financiering

De foto op het voorblad is van zijn hand. Terwijl hoogwaardigheidsbekleders proostten op de aanvang van de aanleg van de Tweede Maasvlakte bekeek hij het van de andere kant, de plaats waar het zand moest komen. Zaken van een andere kant belichten dan gebruikelijk is zijn, niet altijd gewaardeerde, specialiteit. Het nu voorliggende document mag als voorbeeld dienen.

1 In het kort

Onze toegevoegde waarde voor Nederland is groot, schrijft De Algemene directie van Havenbedrijf Rotterdam N.V. in het voorwoord van jaarverslag 2018. Zij beroept zich op een onderzoek van de Erasmus Universiteit waaruit zou blijken dat de Rotterdamse haven in 2017 45,6 miljard euro, ofwel 6,2 procent bijdroeg aan het bruto binnenlands product. "Dat is twee keer meer dan tot nu toe berekend". Dit zou het resultaat zijn van de extra waarde die aan de haven van Rotterdam is toegekend voor het 'Rotterdam-effect'. De berekening berust vooral op arbitraire veronderstellingen en dubbeltellingen. De toegevoegde waarde van de bedrijvigheid in het gebied dat onder beheer staat van Havenbedrijf Rotterdam bedroeg in 2017 13,4 miljard euro, ofwel 29,4 procent van de gepresenteerde waarde in het jaarverslag. Het verhaal van Havenbedrijf Rotterdam mag worden gezien als misleidende reclame of promotiemateriaal maar niet als bron voor het mainport- of havenbeleid.

Het 'Rotterdam-effect' refereert aan de dominante positie van de Rotterdamse haven in het transitovervoer, het staat voor:

- de verstoring van de cijfers van de internationale handel in goederen naar landen van herkomst en bestemming.
- de (te) hoge afdrachten van douanerechten door Nederland aan de EU.
- opgeblazen cijfers in het jaarverslag van de Havenbedrijf Rotterdam op basis van onderzoek van de Erasmus Universiteit .

Kortweg het staat voor verstoring en verwarring.

2 Verantwoording

Dit achtergronddocument is gebaseerd op een eclecticisch verkenning via het web van vakliteratuur tot berichten in de pers, van statistieken tot jaarverslagen van ondernemingen. Handboeken zijn geraadpleegd van Eurostat (Eurostat, 2017) tot Handboek Douane (Douane, 2016). Een zoektocht naar de herkomst en betekenis van de aanduiding 'Het Rotterdam-effect'. Een effect waar de haveneconoom Bart Kuipers recent in ESB aandacht voor vroeg in verband met Brexit (Kuipers, 2019) en eerder als impact van mainport Rotterdam op de Nederlandse economie (Kuipers et al.,2018). De verkenning leert dat het 'Rotterdam-effect' een homoniem is, een begrip met diverse betekenissen, afhankelijk van het gebruik.

Een verslag van de bevindingen van de zoektocht naar het 'Rotterdam-effect' werd onleesbaar, mede omdat diverse instanties eigen definities hanteren. Als voorbeeld, wederuitvoer betreft voor de douane de wederuitvoer uit het douanegebied van de EU, voor het CBS de landsgrens. De eclecticische aanpak leidde naar een bericht dat Chiquita recent de strategische beslissing heeft genomen de invoer van haar bananen in de EU te concentreren in Vlissingen. Hier vielen alle puzzelstukjes samen, het 'Rotterdam-effect' kan eenvoudig worden belicht aan de hand van de route van de banaan van plantage naar de consument, in korte bewoording weergegeven in kader 1.

3 Het vakgebied van de internationale handel en transport in een notendop

Onderzoek op het vakgebied van de internationale handel en transport vraagt om een gedegen en gedetailleerde kennis van de handel en transportstatistieken. Geen eenvoudige zaak omdat recht moet worden gedaan aan een diversiteit van veranderingen die zich in de internationale handel voor doen. Steeds vaker komt het voor dat verschillende fasen van een productieproces in diverse landen tot stand komen waardoor voordat een eindproduct wordt afgeleverd in het land van eindbestemming de halffabricaten meerdere keren grenzen passeren.

Hoewel handel en transport vaak in één adem worden genoemd zijn het twee totaal verschillende werelden. In de handel veranderen de goederen van eigenaar, bij

transport worden de goederen fysiek verplaatst. Bij verplaatsing over de landsgrens komen de goederen fysiek naar een ander land, deze komen in handen van de buitenlander als de eigendomsoverdracht (tegen betaling of schuldbekentenis) heeft plaatsgevonden. Om dergelijke stromen goed te verwerken in statistieken heeft het statistisch bureau van de Europese Unie (EU), Eurostat, onlangs een nieuw handboek uitgebracht met handleidingen en richtlijnen (Eurostat, 2017). Een boekwerk van 270 bladzijden, dit illustreert de complexiteit. Als willekeurig voorbeeld, een lege CD Rom is een goed, een CD Rom als drager van een programma voor één afnemer is een dienst, voor meerdere afnemers een goed. De overdracht van een programma kan ook via internet plaatsvinden waardoor er geen sprake is van fysieke verplaatsing.

De informatie inzake de onderlinge handel van de lidstaten van de EU en van deze landen met niet EU-landen is sinds 1993 sterk verminderd. Om het vrije verkeer van goederen binnen de Europese Economische Ruimte (EER) te realiseren zijn de douanecontroles bij de binnen grenzen van de lidstaten afgeschaft. Goederen zijn sindsdien binnen deze ruimte vrij verhandel- en verplaatsbaar, tenzij ze uit derde landen komen en niet zijn ingeklaard. Een nieuwe uitdaging voor de statistische bureaus, want de vraag naar cijfers inzake de internationale handel en transport bleef onverminderd groot. De vraagstukken die zich daarbij voordoen zijn afhankelijk van het gebruik. Voor macro-economische analyses is het van belang dat de cijfers informatie bieden om de Nederlandse positie in het handelsverkeer te kennen. Voor de schatkist in het kader van het debat over de afdrachten aan de EU. Voor de handel voor marktanalyses en, voor een debat over Brexit is het van belang te weten hoe de handelsrelaties met de UK in elkaar zitten.

Nederland voert als handels- en transportland veel goederen in en uit met bestemming voor derde landen. Van veel van deze goederen is niet bekend uit welk land van origine (voortbrenging) ze afkomstig zijn, noch de eindbestemming. Goederen ingeklaard aan de buitengrens van de EER komen in het vrije verkeer, bij uitklaring verlaten ze de economische ruimte. De registratie vindt veelal plaats bij de douane in het land van aankomst of vertrek en aan dat land toegewezen als import of export. Deze worden bij doorvoer aldus overschat, een verstoring van de invoer voor binnenlandsgebruik en van de export naar land van oorsprong. De haven van Rotterdam is relatief groot in het transitoverkeer. De verstoring kreeg de titel 'Rotterdam-effect'. De titel 'Rotterdam Antwerpen-effect' komt ook voor, vanwege de dominante positie van deze havens in het transitoverkeer. Maar er is meer, zoals blijkt uit het verhaal van de banaan (zie kader 1).

4 Het 'Rotterdam-effect' en de het verhaal van de banaan

Het verhaal van de banaan biedt een eenvoudig aangrijpingspunt de plaats en betekenis van het 'Rotterdam-effect' te duiden. De afdrachten aan de EU spelen hier een rol en de verstoring van de handelsstatistieken. Het verhaal laat zien dat het voor de haven geen andere rol speelt dan gebruikelijk, de overslag leidt tot omzet en werkgelegenheid in de haven. Dit zal ook voor Rotterdam gelden.

De afdrachten aan de EU

De douanerechten als vastgelegd in de "Geneva Agreement on Trade on Bananas" (EU, 2010) worden opgelegd bij binnenkomst in het douanegebied van de Unie, de eigenmiddelen van de EU (Kazemier et al. 2016). Een bron voor de bekostigen van de uitgaven. De douanes van de afzonderlijke lidstaten zijn belast met het innen van de douanerechten en ontvangen daar een vergoeding voor van 20 procent. In 2017 bedroeg het totaal aan invoerheffingen door Nederland 3,1 miljard euro. De

Kader 1

Bananenmainport Vlissingen.

Het 'Rotterdam-effect'

De bananenproducent Chiquita heeft recent de strategische beslissing genomen de invoer van bananen voor Europa grotendeels te verleggen van Bremerhaven en Antwerpen naar het overslagbedrijf Kloosterboer in Vlissingen. Vlissingen ontwikkelt zich tot een belangrijke haven voor de import van bananen uit Latijns-Amerika voor Europa.

De bananenhandel met Latijns-Amerika valt onder de "Geneva Agreement on Trade on Bananas" (EU,2010). Hierin is bepaald dat de tarieven die de EU oplegt op de invoer van bananen uit de landen in Latijns-Amerika vanaf eind 2009 stapsgewijs worden verlaagd van 148 euro naar 114 euro per ton in 2017.

Bedrijven die verse bananen willen importeren in het douanegebied van de EU moeten beschikken over een vergunning 'Vergunning erkende bananenweger' genaamd (Douane, 2016). Het nettogewicht moet worden vastgelegd.

Douanerechten voor bananen uit Latijns-Amerika worden opgelegd bij binnenkomst in het douanegebied van de EU, hier Vlissingen. De overname van de aanvoer van bananen door Kloosterboer heeft als gevolg dat opbrengsten bij de Nederlandse belastingdienst toenemen, ten nadele van Duitsland en België. De Nederlandse belastingdienst legt de heffingen op namens de EU.

Chiquita betreft haar bananen van eigen plantages en van zelfstandige producenten in meerdere landen. De bananen in Vlissingen worden aangevoerd met schepen met klinkende namen als Chiquita Trader. Na aanvoer worden de bananen gedistribueerd totdat deze de consumenten bereiken via de groot- en detailhandel. De aangevoerde bananen worden gerijpt tot gele vruchten in een bananenrijperij van diverse bedrijven. Chiquita heeft een eigen bananenrijperij in Gorinchem welke te boek staat onder de bedrijfscode voor de groothandel.

Bananen die worden doorgevoerd kunnen bij het passeren van de landsgrens onder verschillende cijfers worden geboekt van doorvoer tot invoer in de landen van bestemming (Linders et al., 2007), (Eurostat, 2017). De wederuitvoer valt onder de uitvoer, waardoor ons land wel wordt gezien als exportland voor bananen.

Zoals door Workman (2019), deze auteur plaatste Nederland in 2018 met een exportwaarde van 674.5 miljoen US-dollar op plaats 7 op de ranglijst van exporterende bananenlanden. Een toename dat jaar van 127 procent. België kreeg plaats 5, Duitsland plaats 14 met afnames van de export van respectievelijk 27,5 en 39,8 procent. De strategische beslissing van Chiquita zal hier een rol hebben kunnen spelen.

Uit deze tijdlijn van het leven van een banaan kan worden afgeleid dat de banaan vele malen zal worden gewogen en geprijsd, bronnen voor statistieken. Als voorbeeld, in de haven van vertrek fob (free on board) in de haven van invoer cif (cost, insurance, freight). Voor de vervoerders in volume en brutogewicht, voor de douane het nettogewicht. Voor de handel in in- en verkoopprijzen.

Veel aandacht is er voor de goederenstromen, maar de goederen gaan van A naar B, maar de betalingen van B naar A. Van de consument tot uiteindelijk de boer in Latijns-Amerika. Onderweg voegen vele partijen waarde toe tegen betaling. De winsten gaan bij Chiquita uiteindelijk naar de aandeelhouders via de beurs van New York, waar de aandelen worden verhandeld. Het ligt in de rede te veronderstellen dat het Europese hoofdkantoor in Zwitserland hier een rol in heeft. Het hoofdkantoor van Chiquita Brand staat in Florida. Onderzoek naar de geldstromen verbonden aan de internationale handel in goederen is een redelijk onontgonnen terrein van onderzoek, een bron voor nieuw onderzoek.

*Bron: Kloosterboer, www.kloosterboer.com
Chiquita, www.Chiquita.com*

Nederlandse schatkist ontving hiervoor 610 duizend euro als vergoeding voor de kosten van inning (Tweede Kamer, Rijksbegroting, 2018). De door Nederland geïnde invoerheffingen voor de kas van de EU zijn relatief hoog als distributieland in vergelijking tot landen zonder zeehavens. Dit aspect kreeg de naam 'Rotterdam-effect'. Nederland beschouwt de heffing als afdracht van Nederland aan de EU. De Europese Commissie stelt zich op het standpunt dat deze douanerechten niet tellen als een afdracht van Nederland. Het zijn de eigenmiddelen van de EU en voor zover de belaste ingevoerde goederen worden doorgevoerd komt een deel van de heffingen ten laste van consumenten in de landen van bestemming (Europa Nu, 2019). Het is geen nieuw onderwerp, zie kader 2.

De strategische beslissing van Chiquita om de handelsstromen te verleggen naar Vlissingen heeft tot gevolg dat de afdrachten van ons land aan de EU zijn toegenomen. De tariefsverlagingen hebben tot een afname geleid van de afdrachten.

Voor bananenliefhebbers, u betaalt met het eten van een kilobananen bij aan de bekostiging van de uitgaven van de EU met 11,4 eurocent per kilo.

Kader 2

ESB en het 'Rotterdam-effect'

Het 'Rotterdam-effect' in deze betekenis – of vergelijkbaar Antwerpen-effect' en 'Vlissingen-effect' – werd in 1992 al in ESB besproken als bijdrage in de discussie over afdrachten aan de Europese Unie. Volgens Gijsen en Haack (1991) overschat de formele afdracht van de douanerechten van doorvoerlanden als Nederland en België de werkelijke bijdrage van deze landen aan de Europese Unie. De douanerechten worden geïnd bij het binnenbrengen van de goederen in het douanegebied van de Europese Unie, in dit geval de Rotterdamse haven. De Europese Commissie stelt om die reden dat de lasten worden gedragen door de eindgebruikers en dus niet als afdrachten van Nederland moeten worden gezien (Europa Nu, 2019). Nederland stelt zich echter op het standpunt dat de douanerechten tot de afdrachten van Nederland behoren.

Bijzonder in deze context is dat het "Vlissingen-effect' in verband werd gebracht met wisselkoersvoordelen. Belgische maar ook Franse exporteurs van suiker kozen vooral in 1988 en 1989 voor Vlissingen om hiermee een wisselkoers voordeel te behalen. De EU-exportrestituties werden in ecu's (european currency units) uitgekeerd. De wisselkoers met de gulden was gunstiger dan met de Bfrs (D.G. Schenk). 1992.

Het 'Rotterdam-effect' in deze zin werd ook door Veenstra en van Klink in ESB besproken (Veenstra et al., 1998). De auteurs raamden dat zonder 'Rotterdam-effect' de netto-positie voor Nederland met de EU in 1996 niet langer uitkwam op 2,4 miljard ecu, maar op 2,0 miljard ecu. Een actuele raming is niet gevonden.

In een recente blog op ESB-online bracht Bart Kuipers het 'Rotterdam-effect' in verband met 'Brexit' (2019). Zie aldaar voor de aanleiding tot het nu voorliggende werkdocument.

Het 'Rotterdam-effect' en de verstoring van de handelscijfers

Het 'Rotterdam-effect' wordt ook genoemd als onderwerp op het vakgebied van de internationale handel. De registratie van de overslag in de Rotterdamse haven leidt tot vertekening van de handelscijfers (Williams, 2011).

Het effect in deze zin behoeft weinig toelichting gezien het werk van Workman (Workman, 2019). Hij plaatste Nederland in de top tien van bananen-exporterende landen, de wederuitvoer van de bananen werd opgevat als uitvoer.

De wederuitvoer als thema is lang onderbelicht gebleven. Het CPB besteedde er in 2007 aandacht aan met als bevinding dat de wederuitvoer van invloed is op de

analyse van prestatie-indicatoren van de Nederlandse-economie. 'Het Rotterdam-effect' kreeg de eretitel 'opblaaseffect' (Mellens et al, 2007).

Het CBS bracht het vraagstuk van de wederuitvoer recent in beeld met het bericht dat het handelsoverschot zonder wederuitvoer 20 miljard euro lager is dan zonder de wederuitvoer (CBS, 2016). In termen van Mellens et al. het opblaaseffect van de wederuitvoer op de invoer bedroeg dat jaar 80 procent, op de uitvoer 78 procent, het 'Rotterdam-effect' als opblaaseffect.

Het statistische onderscheid in uitvoer en wederuitvoer komt tot uitdrukking in de toegevoegde waarde van Nederlandse makelij, in de uitvoer zit rond 57 eurocent Nederlandse waarde, in de wederuitvoer 11 eurocent (CBS, 2016). Nederlandse bedrijven slepen dus vooral veel goederen door ons land met relatief weinig toegevoegde waarde van Nederlandse makelij. Een bron voor debat over nut en noodzaak voor Nederland als distributieland, zie Mainports Voorbij (Rli, 2016).

Opmerkelijk dat de aandacht in veel studies vooral uitgaat naar de wederuitvoer, terwijl ook andere transitostromen verstoring kunnen werken. Het transitoverkeer omvat immers naast de wederuitvoer de quasi-wederuitvoer en de doorvoer met of zonder overlading. Stromen die in het land van lading als bestemming Nederland kunnen hebben gekregen, het eerste land van aankomst.

Onderzoekers van de Vrije Universiteit Amsterdam gaan in de bewoording van de verstoring van de wederuitvoer nog een stap verder. Op de website van de sectie Spatial Economics van deze universiteit koppen ze met: Leugens, verdomde leugens en handelsstatistieken (Lankhuizen, juni 2019). Een aankondiging voor een te verschijnen artikel van Maureen Lankhuizen en Mark Thissen, [The implications of re-exports for gravity equation estimation, NAFTA and Brexit](#) (Lankhuizen et al., 2019).

Het 'Rotterdam-effect' en de zeehavens

Uit het verhaal van de banaan kan worden afgeleid dat het 'Rotterdam-effect', als boven omschreven geen bijzonder invloed zal hebben op de betekenis van de haven van Vlissingen in de Nederlandse economie. De strategische beslissing van Chiquita leidt tot meer omzet en werkgelegenheid bij Kloosterboer en meer haven- en kadegelden voor de beheerder van de haven, North Sea Ports. Cijfers die als gebruikelijk worden opgenomen in de havenstatistieken. De aanvoer en verdere afhandeling van de bananen is de verantwoordelijkheid van Chiquita. De gevolgen van het besluit van Chiquita te kiezen voor Vlissingen hebben wel een impact op de afdrachten van Nederland aan de EU en op Nederland als exportland van bananen.

5 'Het Rotterdam-effect' en de impact van de mainport

De economen van het Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics van de Erasmus Universiteit (Erasmus UPT) zien dat anders (Kuipers et al., 2018). Zij omschrijven het 'Rotterdam-effect' als een belangrijke functie van mainport Rotterdam gerelateerd aan de 'Global Hub', waarin het omvangrijke logistieke havencluster de kern is met de grootschalig overslag van containers en bulk en met de maritieme haven gerelateerde zakelijke dienstverlening in de stad Rotterdam. "Naast de 'Global Hub' is 'Europe's Industrial Cluster' een tweede functie gebaseerd op de cluster van petrochemische procesindustrie en op de omvangrijke maritieme maakindustrie in de mainport". De omschrijving wordt onderbouwd met cijfers door te veronderstellen dat aanvullend op de reeds in Rijnmond gerealiseerde toegevoerde waarde in de wederuitvoer de mainport Rotterdam voor vijftig procent verantwoordelijk is voor de totale wederuitvoer van Nederland. Het causale verband tussen de wederuitvoer en de gehanteerde functieomschrijving wordt niet gegeven. Als bemerking, een causaal verband laat zich niet vaststellen op basis van geaggregeerde cijfers of aannames. Het

aantonen van causale verbanden vraagt om een theoretisch kader en om toetsing per trafiek of handelsrelatie. Het verhaal van de banaan mag dit illustreren. Overigens, de vijftig procent is vooral gebaseerd op een visuele inspectie van verschillende statistische bronnen.

Tabel 1 Berekening economische bijdrage van haven Rotterdam, 2017

| | Toegevoegde waarde miljarden euro | Werkgelegenheid in duizenden | Waarde in duizend euro per werkende |
|--|--------------------------------------|---------------------------------|--|
| Directe effect in Rijn-Maasmondregio | 18,0 | 121,8 | 147,8 |
| Havenbeheersgebied Rotterdam | 13,4 | 86,4 | 155,1 |
| <i>Hiervan direct gerelateerd aan knooppunt:</i> | | | |
| <i>Zeevaart</i> | 0,2 | 1,1 | 181,8 |
| <i>Binnenvaart</i> | 0,7 | 6,3 | 111,1 |
| <i>Wegvervoer</i> | 1,8 | 30,9 | 58,3 |
| <i>Spoorvervoer</i> | 0,1 | 1,2 | 58,3 |
| <i>Pijpleiding</i> | 0,1 | 0,1 | 2.520,0 |
| <i>Dienstverlening t.b.v. vervoer</i> | 1,7 | 11,1 | 153,2 |
| <i>Overslag/opslag</i> | 2,0 | 9,3 | 215,1 |
| <i>Totaal knooppunt</i> | 6,6 | 60,0 | 110,0 |
| Indirecte effecten in Rijn-Maasmondregio | 9,2 | 103,3 | 89,1 |
| Havenbeheersgebied Rotterdam | 6,8 | 70,2 | 96,9 |
| Toevoeging Kuipers (2018) | | | |
| Rotterdam-effect/wederuitvoer | 14,8 | 130,3 | 113,6 |
| Maritieme zakelijke dienstverlening | | | |
| - Direct | 2,3 | 18,4 | 125,0 |
| - Indirect | 1,3 | 10,7 | 121,5 |
| Totaal | 45,6 | 384,5 | 118,6 |

Bron: Kuipers 2018, cursieve delen Van der Lugt (2018) en eigenberekening

Tabel 1 laat zien hoe de toevoegingen van Kuipers et al. (2018) met het 'Rotterdam-effect' en met de zakelijke maritieme dienstverlening de betekenis van

de mainport Rotterdam voor de Nederlandse economie vergroot ten opzichte van de traditionele cijfers uit de Havenmonitor. Het 'Rotterdam-effect' overtreft zelfs de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in het havenbeheersgebied van HbR in de gemeente Rotterdam.

De volgende toelichting en kanttekeningen kunnen worden gemaakt bij de cijfers:

1. Het geografisch gebied van de mainport strekt zich uit van het gebied onder beheer van Havenbedrijf Rotterdam (HbR) in de gemeente Rotterdam, Schiedam en Vlaanderen tot en met de Rijn-Maasmond en Scheveningen. Het cijfer 121,8 duizend werkzame personen voor de mainport Rotterdam omvat aldus naast de werkgelegenheid in de havens van Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen onder andere ook de werkgelegenheid in de Drechtsteden, Moerdijk en Scheveningen.
2. De cijfers voor de werkgelegenheid zijn de optelsom van locatie gebonden activiteiten en niet-locatie gebonden activiteiten en geven aldus niet de werkgelegenheid in de haven op de haventerreinen in de 'mainport'. Alleen de optelsom wordt gepresenteerd waardoor de omvang van de locatie gebonden activiteiten niet in beeld wordt gebracht.
3. De cijfers inzake de locatie gebonden werkgelegenheid betreft werkzame personen, alle personen die betaalde activiteiten verrichten op of vanuit een vestiging: meewerkende eigenaar, meewerkend gezinslid, zelfstandige beroepsbeoefenaar en/of werknemer en uitzendkrachten (bron LISA). De niet locatie gebonden werkgelegenheid betreft arbeidsplaatsen. De optelsom betreft dus werkenden en arbeidsplaatsen, een ongebruikelijke optelsom.
4. De waardering van de niet-locatie gebonden activiteiten zijn gewaardeerd op basis van de veronderstelling dat vijftig procent van de in Nederland gerealiseerde waarde in het beroepsgoederenvervoer kan worden toegerekend aan de haven van Rotterdam.
5. Het 'Rotterdam-effect' is gewaardeerd op basis van de veronderstelling dat naast de in de mainport gerealiseerde toegevoegde waarde in de wederuitvoer vijftig procent van de toegevoegde waarde van de wederuitvoer in Nederland kan worden toegerekend aan de haven van Rotterdam.
6. De maritieme zakelijke dienstverlening heeft betrekking op een bedrijfstak die niet is opgenomen in de Havenmonitor.
7. De indirecte effecten; de regionale indirecte effecten voor de toegevoegde waarde en voor de werkzame personen zijn bepaald aan de hand sectorale multipliers per arbeidsplaats op basis van een nationale input-output analyse. De daaruit afgeleide regionale multipliers laten binnen de mainport multipliers voor de werkgelegenheid zien in een bandbreedte van 1,6 voor Scheveningen tot 2,26 voor de Drechtsteden. Voor de toegevoegde waarden in een bandbreedte van 1,34 voor Scheveningen tot 1,85 voor de Drechtsteden. De toegevoegde waarde per werkende in de onderscheiden gebieden is daardoor bij de indirecte effecten 15 tot 20 procent lager dan bij de directe effecten.
8. Bij de zeevaart is er geen sprake van achterlandvervoer, de 'zeevaart' is daarom als locatie gebonden activiteit beschouwd.
9. Passagiersvaart en veerdiensten als rondvaartboten en haventaxi's op de binnenwateren en havens worden als locatie gebonden activiteit beschouwd. Omdat hier geen sprake is van achterlandvervoer hebben de havenbeheerders de werkgelegenheid van deze bedrijven gevestigd in het havengebied geschrapd.
10. De visserij is niet als zeehaven gerelateerde activiteit beschouwd aangezien de winning niet in de zeehavens plaatsvindt, maar buitengaats. In het kort, de visserij is geboekt onder de voedingsmiddelenindustrie.

De cijfers bevatten meerdere dubbeltellingen:

- a. De indirecte effecten, Van der Lugt et al. (2018) geven aan dat de gevolgde methode in principe niet geschikt is voor de berekenen voor een sectorale

impactstudie voor bestaande economische activiteiten. Op deze plaats wordt hieraan toegevoegd de multipliers voor de toegevoegde waarde en werkgelegenheid die op het niveau van gemeenten zijn toegepast mede op basis van nationale cijfers. Bedacht mag worden dat het indirecte effect van een sector in deze zin macro-economisch van geen betekenis is. Een indirect effect houdt in dat de toegevoegde waarde van een producent wordt toegerekend aan de afnemer/verbruiker van het product.

- b. De toegevoegde waarde in de wederuitvoer betreft mede de vervoerswaarde, deze laatst wordt dus voor een deel twee keer gewaardeerd.
- c. Van de maritieme dienstverlening mag worden verwacht dat deze haar diensten verleend aan de bedrijven in de havens, vervoersdiensten en wederuitvoer. Minimaal is er een overlap met de indirecte effecten uit de Havenmonitor.

De oorsprong van de methode voor de Havenmonitor is waarschijnlijk ontwikkeld door Ecorys (Ecorys, 2004). Opmerkelijk is dat de gevolgde wijze van berekenen jaar op jaar herhaald wordt. De methode lijkt discutabel gelet op de kanttekening in de Havenmonitor van 2006: "Noch de methodiek, noch de hieraan verbonden beperkingen, vallen onder de verantwoordelijkheid van de auteurs van voorliggende Havenmonitor" (Van Bree et al, 2006). Desondanks volgen van der Lugt et al. (2018) de mogelijk door de opdrachtgever vereiste methode zonder nadere bemerkingen. Van der Lugt et al. lijken hiermee de methode te onderschrijven.

Helaas ontbreken de modelmatige (wiskundige) specificaties van de berekeningen van de indirecte effecten als mede de basisgegevens inzake de nationale toegevoegde waarde per werkzame persoon of arbeidsplaats. De begrippen arbeidsplaats en werkzame personen worden naast elkaar gehanteerd, zonder aan te geven hoe rekening is gehouden met de verschillen in definities. Op één arbeidsplaats kunnen immers meerdere werkzame personen werken. Tot slot moet worden opgemerkt dat het vreemd is dat bij de indirecte effecten de toegevoegde waarde per werkzaam persoon systematisch lager is dan bij de directe effecten.

Zonder verder in te gaan op diverse methodologische en analytisch tekortkomingen kan met een enkel voorbeeld aangegeven worden dat de cijfers om uitleg, een verdieping vragen. Zo laat de detaillering van de totalen naar sectoren binnen het havenbeheersgebied van HbR op basis van de Havenmonitor (Van der Lugt et al., 2018) zien dat de haven van Rotterdam in 2017 goed was voor een werkgelegenheid van 1.100 in de zeevaart, 1.250 in het vervoer per spoor en 30.900 voor het vervoer over de weg. De A 15 overtreft zowel in waarde als in werkgelegenheid ruimschoots de economische betekenis van de Havenspoorlijn en de Betuwelijn. In het licht van het vele belastinggeld dat werd en nog wordt aangewend voor het spoorvervoer een uitleg waard. Mogelijk wordt de spoorlijn hoofdzakelijke benut door niet Nederlandse vervoerders.

De haven als knooppunt telt 9,3 duizend werkenden in de overslag, het oogt weinig plausibel dat deze 'verantwoordelijk' zijn voor de vele arbeidsplaatsen in de rest van ons land, tenzij dit gelezen mag worden dat efficiëntie van vervoer over zee samengaat met veel werk op het land, het in- en uitpakken van containers.

6 Mainportbeleid en Havenbedrijf Rotterdam

Het Nederlandse mainportbeleid, waarbij werd ingezet op groei van Schiphol en de haven van Rotterdam om de economie te stimuleren, lijkt onder druk te staan sinds de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur het ter discussie stelde in haar advies met de prangende titel 'Mainports Voorbij' (Rli, 2016). In het 'Werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018-2021' van het ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat (IenW, 2018) wordt de haven van Rotterdam slechts een schamele tweemaal genoemd (tegen Amsterdam zesmaal!),

constateren onderzoekers van het Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics (Kuipers et al., 2018).

Mogelijk was men om deze reden toe aan "een aanpassing en actualisatie van de rol van mainport Rotterdam voor de Nederlandse economie" (Kuipers et al., 2018). Kuipers et al. kwamen met een idee voor een nieuw beeld van de mainport, het 'Rotterdam-effect' als een impact van de mainport op de Nederlandse economie. Een effect dat niet eerder is weergegeven in de traditionele cijfers over de betekenis van de Nederlandse havens volgens de Havenmonitor (Van der Lugt et al., 2018), een tot nu toe vergeten baat van Rotterdam.

De Algemene directie van Havenbedrijf Rotterdam N.V. nam de cijfers van Kuipers et al. (2018) over in haar jaarverslag 2018 met als tekst dat uit onderzoek van de Erasmus Universiteit zou blijken dat de Rotterdamse haven 45,6 miljard, ofwel 6,2 procent bijdraagt aan het bruto binnenlands product. "Dat is twee keer meer dan tot nu toe berekend" (Castelein, A, et al., 2019). "Dit komt omdat in het onderzoek alle activiteiten worden meegerekend die elders in Nederland mogelijk worden gemaakt door de aanwezigheid van de Rotterdamse haven". Wat jammer nu, het glaasje jus d'orange op het terras in Maastricht zit niet in de wederuitvoer. En, de wederuitvoer is slechts een deel van de uitvoer. Er zal geen product in Nederland te vinden zijn waar niet een vleugje Rotterdam in zit. Zelfs de kerosine voor het vliegverkeer op Schiphol wordt voor een substantieel deel aangevoerd vanuit de haven van Rotterdam. Men zou kunnen stellen dat zonder de Rotterdamse haven Schiphol stilvalt. In dat opzicht kan de sticker "mede-mogelijk-door de haven van Rotterdam" op de nationale rekening worden geplakt.

Mogelijk heeft de directie van Havenbedrijf Rotterdam geen kennisgenomen van het gegeven dat cijfers voor de mainport uiteindelijk betrekking hebben op een nauwelijks gedefinieerd geografisch gebied, maar minimaal van Maasvlakte tot een distributiecentrum in Venlo. Van overslagbedrijven in de haven van Rotterdam tot en met scheepsbouw en aardolieraffinage, van zakelijke dienstverlening tot en met de visserij in Scheveningen. Veel activiteiten die moeilijk in verband kunnen worden gebracht bij het begrip mainport als knooppunt in goederenstromen tussen landen en regio's.

Kijkend naar de kernwaarde van Havenbedrijf Rotterdam lijkt er geen noodzaak om op deze wijze de betekenis van de haven voor Nederland te duiden. Het leidt af van de kernactiviteiten van het bedrijf, het beheren en exploiteren van de (publieke) infrastructuur: *een landlord*. Een respectabel bedrijf dat in 2017 met 1.164 medewerkers een omzet behaalde van 712 miljoen euro en een winst van 303 miljoen euro. Een bedrijf dat het beheer voert over 7.904 hectare land en 4.810 hectare water over een afstand van 42 kilometer met 77 kilometers aan kade. De haven werd in 2017 door bijna 30 duizend zeeschepen en 123 duizend binnenvaartschepen bezocht. Dergelijke harde cijfers uit de eigen keuken moeten niet worden besmet met zachte cijfers waarin bij voorbeeld ook de visserij van Scheveningen zit, de bouw van miljoenairs jachten in Alblasterdam en de containerterminal van Hutchinsonports in Venlo (www.hutchinsonports.com).

Maar als de redeneerlijn van Kuiper et al. (2018) wetenschappelijk door de beugel kan dan wordt het Havenbedrijf Rotterdam te kort gedaan, naast de wederuitvoer zal er ook een belangrijke betrokkenheid van de haven zitten in de transitostromen die niet onder de statistische definitie van wederuitvoer vallen, zoals de quasi wederuitvoer en overige transitostromen. Ook zou kunnen worden gezien welk aandeel de haven heeft in de waarde van de geëxporteerde goederen. Tot slot mag additioneel worden gedacht aan de waarde van het dienstenverkeer, de vervoerswaarde van de zeevaart mag dan niet ontbreken.

7 Met de rug naar zee

Het bovenstaande geeft als beeld dat over de betekenis van de Rotterdamse haven wordt gedacht met de rug naar zee, met een blik naar het achterland van de haven tot aan de landsgrens en niet verder. Zelfs het CBS kijkt op deze wijze door de regionale logistieke ‘hotspots’ (CBS, 2018) in cijfers te duiden met het accent op het Rotterdamse havengebied. Minimaal slordig te noemen, er is geen enkele aandacht voor Antwerpen noch voor de nabij gelegen luchthavens.

Het CPB ziet dit anders, zij beziet de positie van de havens in de containermarkt vanuit het achterland, de efficiëntste route naar zee. Een benadering die is gevolgd bij de maatschappelijke kosten-batenanalyses voor Maasvlakte 2 en bij de analyse naar de kosten en baten van de verruiming van de vaargeul van de Schelde.

De studie naar de welvaartseffecten van Maasvlakte 2 liet zien de baten van de landaanwinning vooral het buitenland ten goede komen, deze zijn zelfs hoger dan het effect voor Nederland (CPB, NEI, RIVM, 2002). De verruiming van de vaarweg van de Schelde was goed voor Nederland, een derde van de positieve effecten werd toegewezen aan ons land (CPB en Vito, 2004). Interessante bevindingen die in Nederland niet op een warm onthaal konden rekenen bij de beleidsambtenaren, Antwerpen moet immers als concurrent van Rotterdam worden gezien en niet als complementaire haven.

8 Conclusies en overwegen voor discussie

Het ‘Rotterdam-effect’ zoals gebuikt in handelsverkeer en in het betalingsverkeer met de EU is een interpretatievraagstuk maar heeft geen effect op de betekenis voor de haven. Cijfers in de Havenmonitor (van der Lugt et al, 2018) geven niet het aandeel van de havens in de nationale economie maar cijfers over een veronderstelde betekenis of belang. De bedrijvigheid in de haven en het vervoer van en naar de haven reikt in directe effecten niet verder dan 13,4 miljard euro, ofwel minder dan 30 procent van de geclaimde waarde van 45,6 miljard euro. De resultaten van de onderzoeken van de Van der Lugt et al. (2018) en Kuipers et al. (2018) lijken een toets op kwaliteit en op plausibiliteit node te missen.

Aldus drinkt de conclusie zich op dat Havenbedrijf Rotterdam de betekenis van de haven en zeker van het Havenbedrijf Rotterdam voor de Nederlandse economie schromelijk overschat. De cijfers zijn niet representatief voor de bedrijvigheid in het havenbeheersgebied van Havenbedrijf Rotterdam en er lijkt – om met het Centraal Planbureau te spreken (Mellens et al., 2007) – sprake te zijn van een opblaaseffect.

Het Havenbedrijf Rotterdam pronkt met deze cijfers over de betekenis van de haven voor de Nederlandse economie met andermans veren. Het zijn immers de in- en exporterende bedrijven in noordwest Europa en de overslagbedrijven in de haven die de positie van de haven als knooppunt mogelijk maken en niet het Havenbedrijf Rotterdam als *landlord*. Het verhaal van Havenbedrijf Rotterdam in het jaarverslag mag dus worden gezien als misleidende reclame of promotiemateriaal of als roep om aandacht, maar niet meer dan dat.

Zonder nadere validatie kunnen de rapporten niet dienen voor een actualisatie van het mainport- en havenbeleid, ook al hopen Kuipers et al. dat (2018). Beleid van de overheid dient te steunen op zorgvuldige beleidsanalyses ex ante, bij voorkeur uitgevoerd door onafhankelijke deskundigen en zeker niet op basis van opgeblazen cijfers (Romijn en Renes, 2013). Het beleid in deze moet zijn gericht op het bevorderen van de welvaart in brede zin en niet op het bevorderen van het transitoverkeer.

In dat opzicht lijkt Den Haag de prioriteiten op orde te hebben. Het toekomstige verdienvermogen van de haven blijkt volgens het jaarverslag gezond (Castelijns et

al., 2019). Wat dat betreft is er dus geen noodzaak tot bijzondere aandacht. De twee keer dat de haven wordt genoemd in het 'Werkprogramma Maritieme Strategie en Zeehavens 2018-2021' (IenW, 2018), gebeurt dit in het kader van de milieudoelstellingen, de luchtkwaliteit en het potentieel voor de afvang en opslag van koolstofdioxide en het benutten van restwarmte. Dat zijn onderwerpen waar wél aandacht voor nodig is. Die betreffen immers de nieuwe agenda voor de brede welvaart van ons land en de buurlanden in de toekomst.

Bij nadere beschouwing ontstaat het beeld dat het gepresenteerde verdienmodel van de Rotterdamse haven als 'hotspot' in de aan- en afvoer van goederen vooral leunt op het wegvervoer en de wederuitvoer. Het gesleep met goederen door Nederland in het belang van andere landen, met alle negatieve aspecten voor de Nederlandse burgers, van files tot milieuvervuiling en verloedering van het landschap door de grote distributiecentra. Tijd voor bezinning.

9 Wat losse punten ter afronding, bijvangst

Een keten is zo sterk als de zwakste schakel. In plaats van veel tijd te besteden aan onderzoek naar het belang van haven(s) in termen van bijdragen aan werkgelegenheid of bbp kan de onderzoekscapaciteit beter worden benut in onderzoek naar de zwakste schakels en te vertalen in een niet naar grootte discriminerend havenbeleid. De Viking Sky raakte in een storm met 1.300 opvarenden op drift door een tekort aan smeerolie, het belang van smeerolie.

De roep om aandacht van de havengemeenschap en HbR met opgeblazen cijfers, gelardeerd met bombastisch taalgebruik, maakt velen blind voor de werkelijke ontwikkelingen in containerland. Aan de zeezijde is sprake van kartelvorming (OECD/ITF, 2018). Het containeroverslagbedrijf Hutchinson Ports uit China, Hong Kong, heeft inmiddels een belang in Rotterdam, Amsterdam, Moerdijk en Venlo. Terminals als knooppunten in het wereldwijde netwerk van Hutchinson Ports met vestigingen in 26 landen met 51 terminals (Hutchinson Ports, 2019).

De havenmonitor (Lugt, van der, et al., 2018) wordt jaarlijks opgesteld door medewerkers van "Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics". Hiermee dragen ze bij aan het weten maar niet aan de wetenschap. Het meten voor het weten kan beter worden verricht door het CBS. Het CBS bezit over de benodigde basisgegevens en heeft kennis van methoden en technieken. De onderzoekers zouden meer tijd moeten vrijmaken voor empirisch onderzoek, klassiek waarnemen met veldwerk en fundamenteel onderzoek naar de waarde van netwerken (Tinbergen, 1961) binnen het kader van de theorie van de internationale handel in goederen en diensten.

Bij goed veldwerk kan men zien dat Rotterdam niet verantwoordelijk is voor de 'hotspots' in de containeroverslag in het achterland, zoals Kuipers et al. aangeven (Kuipers et al., 2018). Als voorbeeld de terminal bij Alphen aan de Rijn is er primair voor de export van Heineken. Heineken zit al meer dan veertig jaar in Zoeterwoude, de containerterminal in Alphen aan de Rijn voor de export van bier nog geen twintig jaar. Océ in Venlo dateert uit 1857, ruim voor de uitvinding van de container. De terminals in het achterland zijn eerder volgend dan leidend.

Tot slot een kwinkslag, de belangrijkste doorvoerroute van Nederland is de Westerschelde, de toegangspoort naar Antwerpen. Venlo ligt dicht bij Antwerpen dan de bij de Tweede Maasvlakte, de containerterminals van Antwerpen zijn vanuit Bergen op Zoom te zien. Helaas valt deze route niet onder de definitie voor het transitoverkeer. Vreemd, want er is toch ook hier duidelijke sprake van een fysieke verplaatsing van goederen over landsgrenzen.

Literatuur

- Van Bree, B, E. Naaykens, F.C.M. Luisman, H. Siemonsma, K. Debisschop, RebelGroup Advicery, MBTS, Buck Consultants International, 2008.
- Blois, C.J. de, A.P. Alberda, H.J. Boonstra, M.B.M. Lankhuizen (2013) Internationale handel en doorvoer. Een nieuwe statistiek, Vrije Universiteit Amsterdam, CBS. Den Haag
- Castelein, A, R. Paul en P. Smit (2019) Ruimte voor vandaag en morgen. Make it happen. Havenbedrijf Rotterdam – Jaarversla8 2019, Rotterdam.
- CBS (2016) Bijdrage wederuitvoer aan bbp in 20 jaar verdubbeld, Den Haag.
- CBS (2017) Handelsoverschot zonder wederuitvoer 20 miljard lager, Den Haag.
- CBS (2018) De regionale economie 2017, Den Haag
- CPB/NEI/RIVM (2002) Welvaartseffecten van Maasvlakte 2, Den Haag
- CPB/Vito (2004) Verruiming van de vaarweg van de Schelde, Den Haag
- Douane (2016) Handboek Douane. www.belastingdiens.nl
- Ecorys, Economische betekenis Nederlandse zeehavens 2002. Rotterdam 2004.
- European Union (2010), Geneva Agreement on Trade in Bananas, Official Journal of the European Union.
- Eurostat (2017) Compilers guide on European statistics on international trade in goods, Manuals and guidelines. European Union, Luxemburg.
- Eurostat (2019) <https://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade-in-goods/faq>
- Europa Nu (2019) Nederlandse afdrachten aan de EU, subsidies en naheffingen, webpagina www.europanu.nl
- Gijssen, M. en W.G.C.M Haak (1991) De financiële herverdeling van het EG-budget, *ESB*.
- Gijssen, M. en W.G.C.M Haak (1992) Vlissingen of welvaarts-effect? *ESB*.
- Hutchinson Ports (2019) A comprehensive network, www.hutchisonports.com
- Kazemier, B. en L. Verkooyen (2016) Nederland en de Europese Unie: betalingen en ontvangsten. CBS, Den Haag.
- Kuipers, B, m.m.v. L. van der Lugt, W. Jacobs, M. Streng, M. Jansen en J. van Haren (2018) Het Rotterdam-effect, De impact van mainport Rotterdam op de Nederlandse economie, Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics, Havenbedrijf Rotterdam NV, Rotterdam. .
- Kuipers, B (2019) Brexit verzwakt Rotterdam-effect, *ESB-online*.
- Lankhuizen, M. B. M., & Thissen, M. (te verschijnen). [The implications of re-exports for gravity equation estimation, NAFTA and Brexit](#). *Spatial Economic Analysis*.

Linders, G.J., C. de Blois, H.J. Boonsta, H.de Groot, J. Exel (2008) Integration of international trade and transport flow statistics for the Netherlands, Voorburg/Heerlen

Lugt, van der L., J-J Witte, E. Becker, M. Streng (2018) Havenmonitor, De economische betekenis van Nederlandse zeehavens, 2002 – 2017, Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics.

Mellens, M.C., H.G.A. Noordman, J.P. Verbruggen (2007) Wederuitvoer: internationale vergelijking en gevolgen voor prestatie-indicatoren, CPB, Den Haag.

OECD/ITF (2018) The impact of alliances in container shipping, Parijs.

Rli (2016) Mainports voorbij, Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, Den Haag.

Romijn, G. en G. Renes (2013) *Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyses*. Den Haag: CPB/PBL.

Schenk, D.G. (1992) Nederland netto betaler aan de EG. *ESB*.

Tinbergen, J. (1961) The special dispersion of production: A hypothesis. *Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik*, Vol. 97.

Tweede Kamer (2018) Rijksbegroting 2018, Den Haag.

Veenstra, A.W. en H.A. Klink (1998) Het Rotterdam-effect. *ESB*, 83^e jaargang, nr 4161.

Williams, N. (2011) Trade distortions and the EU. Artikel op www.civitas.org.uk, 07/2011.

Workman, D. (2019) Bananas exports by country, World's Top Exports.