Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Gaan we het schip in?

Mogelijke gevolgen van de Brexit voor de Nederlandse maritieme sector

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Kennisinstituut
voor
Mobiliteitsbeleid

Inhoud

Samenvatting 5

1 Inleiding 8

2 Handelseffect van de Brexit op Nederlandse zeehavens 10
2.1 Scenario's 10
2.2 Uitgaand maritiem transport 13
2.3 Gevoeligheidsanalyse uitgaand maritiem transport 16
2.4 Inkomend maritiem transport 17

3 Brexit en de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen 20
3.1 Onttrekking aan regels ten aanzien van staatssteun 20
3.2 Invoering van douaneactiviteiten in zeehavens 22
3.3 Afwijkende regels op het gebied van veiligheid en milieu 23
3.4 Veranderen van cabotageregels voor het zeevervoer 24
3.5 Het uitgeven van minder ritmachtigingen voor niet-Britse trucks 24
3.6 Toestaan van Free Trade Zones 25

4 Overige effecten voor de maritieme sector 26

5 Conclusie 27

Summary: Stormy seas ahead? Potential impact of Brexit on the Dutch maritime sector 29

Literatuur 32

Bijlage A: Uitgaand maritiem transport: goederenstromen van Nederland naar het Verenigd Koninkrijk in 2015 35

Bijlage B: Toelichting op schatting Brexit-effect op uitgaand transport 37

Bijlage C: Inkomend maritiem transport: goederenstromen van het Verenigd Koninkrijk naar Nederland in 2015 41

Bijlage D: Toelichting op schatting Brexit-effect op inkomend transport 44

Colofon 48

Kennisinstituut
voor
Mobiliteitsbeleid

Samenvatting

Het handelseffect van de Brexit op het maritieme transport van en naar de Nederlandse zeehavens (gemeten in tonnen) kan aanzienlijk zijn. Bij de inschatting van dit effect zijn de Brexit-handelsscenario's van het CPB als uitgangspunt genomen. Voor wat betreft het uitgaande transport is het effect van de Brexit voor alle Nederlandse havens gezamenlijk ingeschat op -4,4% in het ongunstige scenario en -2,6% in het gunstige scenario. Tussen de grootste Nederlandse zeehavens (Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen/Terneuzen) bestaan er flinke verschillen in de omvang van het effect. Voor het inkomende transport is het effect voor alle zeehavens gezamenlijk ingeschat op -3,7% tot -2,0%. Dit effect is ongeveer gelijk voor de grootste Nederlandse zeehavens.

Naast het handelseffect is onderzoek gedaan naar de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en reders ten opzichte van Britse zeehavens en reders. Het lijkt erop dat het mogelijk afwijken door het Verenigd Koninkrijk van de huidige maritieme regelgeving na uittreding uit de EU naar verwachting beperkt van invloed zal zijn op de concurrentiepositie van Nederlandse rederijen. Voor Nederlandse havens is via meerdere gebieden (o.a. staatssteun en veiligheid) een negatief effect op de concurrentiepositie te verwachten.

Aanleiding: Brexit

De handel in goederen tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk wordt voor een groot deel verzorgd door het vervoer per zeeschip vanuit en naar Nederlandse zeehavens. Uit onderzoek blijkt dat de gevolgen van de Brexit voor de bilaterale handel tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk aanzienlijk kunnen zijn, met een daling van 25 tot 50 procent van de handelswaarde, afhankelijk van het Brexit-scenario waarvan wordt uitgegaan. Naast het handelseffect speelt ook dat het Verenigd Koninkrijk na uittreding uit de Europese Unie (EU) niet meer per se aan bepaalde (Europese) regels op maritiem vlak hoeft te voldoen. Door zich te onttrekken aan bepaalde regels (op het gebied van staatssteun of milieu bijvoorbeeld) zou het land een concurrentievoordeel kunnen creëren voor zijn havens en rederijen. Onder andere door dit concurrentie-effect en het genoemde handelseffect krijgen Nederlandse zeehavens en rederijen te maken met de gevolgen van de Brexit.

De directie Maritieme Zaken van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd om onderzoek te doen naar bovenstaande effecten van de Brexit op de maritieme sector. Hierbij is de maritieme sector nauw gedefinieerd als alleen de handelsvaart en de zeehavens. De in dit onderzoek opgedane kennis is relevant met het oog op de toekomstige bedrijvigheid en werkgelegenheid bij Nederlandse rederijen, in Nederlandse havens, en bij bedrijven in havengebieden in Nederland. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen de (grote) onzekerheid omtrent de effecten van de Brexit (voor de Nederlandse maritieme sector) verminderen.

Gehanteerde scenario's: wel en geen handelsverdrag Verenigd Koninkrijk en EU

In het eerste deel van dit onderzoek is met behulp van in 2016 gepubliceerde modelresultaten van het CPB ingeschat hoe een daling van de handel van het Verenigd Koninkrijk met Nederland en andere handelsblokken als gevolg van de Brexit zou kunnen doorwerken op het uitgaande en inkomende maritieme transport van Nederlandse zeehavens. Dit is gedaan voor twee Brexit-scenario's: een worst case-scenario, waarin het Verenigd Koninkrijk en de EU geen handelsafspraken hebben weten te maken, en een scenario waarin wel een handelsverdrag tot stand is gekomen. Deze twee scenario's geven een bandbreedte voor het handelseffect van de Brexit, uitgaande van de Brexit-scenario's van het CPB. Het effect is ingeschat voor de grootste Nederlandse zeehavens. Daarbij is gebruik gemaakt van data over maritiem transport van het CBS.

Aannames bij de berekeningen

De gevonden effecten (per zeehaven) moeten worden beschouwd als grove schattingen omdat bij de berekeningen meerdere aannames zijn gedaan. Zo is ten eerste verondersteld dat het effect van de Brexit op de vraag naar maritiem vervoer van en naar Nederland gelijk is aan het effect van de Brexit op de handel van Nederland. Een tweede aanname is dat het effect van de Brexit op het gewicht van de handel gelijk is aan het effect op de waarde van die handel. Ook is verondersteld dat het effect op de handel in goederen even groot is als het effect op de totale handel. Deze aannames veroorzaken een bepaalde mate van onzekerheid in de geschatte omvang van het effect, in aanvulling op de onzekerheden in de CPB-scenario's. Ook moet worden opgemerkt dat het niet mogelijk is om kansen te verbinden aan de scenario's. Het is daarom niet mogelijk om iets te zeggen over hoe waarschijnlijk het is dat een bepaald scenario optreedt. Het onderzoek beperkt zich dan ook tot het analyseren van 'what-if'-situaties. Daarbij komt nog dat de accuraatheid van het effect op maritiem transport volledig afhankelijk is van de juistheid van de CPB-scenario's. Mocht in de toekomst blijken (uit nieuw onderzoek) dat het handelseffect sterker of zwakker is, dan werkt dit door op de mate waarin het uitgaande en inkomende maritieme transport van Nederlandse zeehavens wordt geraakt.

Uitgaande en inkomende maritieme transport nemen naar verwachting af

Desalniettemin lijken de resultaten op het eerste gezicht plausibel gezien de mate van afhankelijkheid van iedere haven van het Verenigd Koninkrijk. Voor het uitgaande transport, gemeten in tonnen, is het effect voor alle Nederlandse havens gezamenlijk ingeschat op -4,4 procent (geen handelsverdrag) tot -2,6 procent (wel een handelsverdrag). Een gevoeligheidsanalyse toont voor het scenario zonder handelsverdrag aan dat dit effect kan oplopen tot -9,6 procent wanneer bepaalde goederenstromen die nu via de Nederlandse havens lopen, compleet wegvallen. Ook is het effect ingeschat voor enkele individuele grote zeehavens. Zo is voor de haven van Vlissingen/Terneuzen de verandering procentueel gezien -8 (geen handelsverdrag) tot -4 procent (wel handelsverdrag), voor de haven van Rotterdam is deze -4,5 tot -2,5 procent en voor Amsterdam -1 tot -0,5 procent.[1] Absoluut gezien gaat de haven van Rotterdam er het meest op achteruit: gerekend met de omvang van het maritieme transport in 2015 zou de Rotterdamse haven te maken krijgen met een daling van het uitgaande maritieme transport van 5,8 miljoen tot 3,3 miljoen ton. Voor het inkomende maritieme transport is het effect voor alle havens samen -3,7 (geen handelsverdrag) tot -2,0 procent (wel handelsverdrag). Voor de drie grootste zeehavens zijn de effecten redelijk gelijk aan elkaar: -3,9 tot -2,1 procent voor Vlissingen/Terneuzen, -3,5 tot -1,9 procent voor Rotterdam en -3,3 tot -1,8 procent voor Amsterdam. De procentuele daling voor Rotterdam komt overeen met een absolute daling van 10,6 tot 5,7 miljoen ton aan lading op basis van maritieme vervoercijfers voor 2015. Bovenstaande resultaten overziend is het potentiële effect van de Brexit op het maritieme transport van en naar Nederlandse zeehavens aanzienlijk. Voor het uitgaande maritieme transport bestaan er grote verschillen in de omvang van het effect tussen de grootste Nederlandse zeehavens. Voor het inkomende maritieme transport is het effect voor die havens ongeveer gelijk in omvang.

Concurrentiepositie Nederlandse reders nauwelijks beïnvloed, effect op concurrentiepositie Nederlandse havens negatief

Het tweede deel van het onderzoek richt zich op de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen. Die positie zou kunnen veranderen als het Verenigd Koninkrijk zich in de volgende kwesties anders gaat opstellen:

1. Onttrekking aan regels ten aanzien van staatssteun;
2. Invoering van douaneactiviteiten in zeehavens;
3. Afwijkende regels op het gebied van veiligheid en milieu;
4. Veranderen van cabotageregels voor het zeevervoer;
5. Uitgeven van minder ritmachtigingen voor niet-Britse trucks;
6. Toestaan van zogenoemde 'Free Trade Zones'.

[1] De twee percentages per zeehaven zijn van toepassing op de twee eerder genoemde scenario's van het CPB.

Voor elke kwestie is onderzocht welke mondiale en Europese regels er bestaan waaronder Britse zeehavens en rederijen op dit moment vallen, in welke mate die regels niet meer van toepassing zijn nadat het Verenigd Koninkrijk uit de EU is gestapt, en hoe dat de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen zou kunnen beïnvloeden. Het gaat hierbij om EU-verordeningen en -richtlijnen en om overeenkomsten op mondiaal niveau zoals de ISPS Code. Uit een kwalitatieve analyse blijkt dat de concurrentiepositie van Nederlandse rederijen naar verwachting beperkt achteruit gaat. Voor de concurrentiepositie van Nederlandse havens ligt dit anders. Met uitzondering van de kwesties 4 (andere cabotageregels) en 5 (minder ritmachtigingen) zou een negatief effect kunnen optreden.

1 Inleiding

In januari 2013 kondigde de toenmalige premier van het Verenigd Koninkrijk, David Cameron, een referendum aan over het Britse lidmaatschap van de Europese Unie (EU). Dit referendum is op 23 juni 2016 gehouden en de uitkomst ervan is inmiddels bekend: het Verenigd Koninkrijk zal de EU verlaten. Dit vertrek is formeel in werking gezet toen de huidige Britse premier Theresa May op 29 maart 2017 artikel 50 bekrachtigde. De onderhandelingen over afscheidingskwesties (burgerrechten, verrekening van leningen en bijdragen, enzovoort) en handelsovereenkomsten tussen de EU en het Verenigd Koninkrijk zijn in juni 2017 begonnen en de daadwerkelijke uittreding vindt plaats op 29 maart 2019 (precies twee jaar nadat artikel 50 in werking is getreden), ervan uitgaande dat de onderhandelingstermijn niet wordt verlengd. Dit is in een notendop de chronologie van de Brexit-gebeurtenissen tot nu toe.

Wanneer er wordt gesproken over de gevolgen van de Brexit, voor zowel het Verenigd Koninkrijk[2] als de resterende 27 EU-lidstaten, staat één woord centraal: onzekerheid. We weten pas waar iedereen aan toe is wanneer de onderhandelingen[3] zijn afgerond. Een prominente vraag die speelt, is wat er na de Brexit zal gebeuren met de handel tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Na Duitsland en België was het Verenigd Koninkrijk de belangrijkste bestemming voor de Nederlandse goederenexport (gemeten in euro's) in 2016. Voor de Nederlandse import komt het Verenigd Koninkrijk op de vijfde plek (CBS, 2017). Omdat de zeevaart een groot deel van de totale goederenhandel tussen beide landen voor haar rekening neemt, is het waarschijnlijk dat de Nederlandse maritieme sector de gevolgen zal gaan voelen. Daarnaast zou het Verenigd Koninkrijk zich na uittreding kunnen onttrekken aan bepaalde (Europese) regels op maritiem vlak (op gebied van staatssteun, veiligheid en milieu bijvoorbeeld), om zo een concurrentie-voordeel te creëren voor zijn havens en/of rederijen.

De directie Maritieme Zaken van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aan het Kennis-instituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) gevraagd om naar dit onderwerp een onderzoek te verrichten. Gezien de eerder genoemde grote mate van onzekerheid waarmee de Brexit is omgeven, is de beleids-vraag breed ingestoken:

Wat zijn de belangrijkste gevolgen van de Brexit voor de Nederlandse maritieme sector?

Vanuit deze beleidsvraag zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:
1. *Wat is het handelseffect van de Brexit op het uitgaande en inkomende maritieme transport vanuit en naar Nederland?*
2. *Wat is het effect van de Brexit op de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen?*
3. *Wat zijn de overige effecten van de Brexit voor de Nederlandse maritieme sector?*

Onder de maritieme sector verstaan we in de context van deze studie de zeevaart (inclusief het ferry-vervoer) en de zeehavens. De visserijsector, de offshore, de pleziervaart, de marine en andere onderdelen van het maritieme cluster blijven buiten beschouwing. Met dit onderzoek wil het KiM de potentiële gevolgen van de Brexit voor de Nederlandse maritieme sector schetsen.

[2] Het Verenigd Koninkrijk omvat Engeland, Schotland, Wales en Noord-Ierland.
[3] De hoofdonderhandelaars zijn Michel Barnier namens de EU en David Davis namens het Verenigd Koninkrijk.

<< Terug naar inhoud

In dit onderzoek wordt geen inschatting gegeven van de mate waarin de Brexit leidt tot een daling van de productie, de toegevoegde waarde of de export van de Nederlandse maritieme sector. Dat onderzoek is al gedaan door CPB (2016a), met de kanttekening dat de zeevaart en de zeehavens in die studie in verschillende sectoren zijn ondergebracht. Zo valt de zeevaart in de CPB-studie onder de Nederlandse sector 'water transport', samen met de binnenvaart. De zeehavens vallen in de sector 'other transport', samen met het transport over land en logistieke activiteiten als goederenhandling en warehousing. Uit analyses met een algemeen evenwichtsmodel in CPB (2016a) bleek dat, afhankelijk van het gehanteerde Brexit-scenario, de sector 'other transport' een outputverandering van -0,7 tot -0,5 procent en een exportverandering van -4,2 tot -2,5 procent zal ervaren. Voor de sector 'water transport' zijn de veranderingen van output en export naar verwachting (en verrassend genoeg) respectievelijk nihil en zeer licht positief. Een mogelijke verklaring hiervoor staat in het volgende hoofdstuk.

Leeswijzer

Dit onderzoek is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt een inschatting gemaakt van het handelseffect van de Brexit op Nederlandse zeehavens. In een economische context wordt hier kwantitatief onderzocht in welke mate inkomende en uitgaande maritieme goederenstromen van Nederlandse havens worden beïnvloed doordat de handel na de Brexit minder vrij zal zijn dan in de huidige situatie. Hierbij is gekeken naar twee Brexit-scenario's, die we beschouwen als een ondergrens en een bovengrens voor het handelseffect. In hoofdstuk 3 onderzoeken we het effect van de Brexit op de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen in de context van veranderende maritieme regels voor het Verenigd Koninkrijk. In hoofdstuk 4 worden enkele effecten voor de maritieme sector, anders dan die in de hoofdstukken 2 en 3, besproken. Een conclusie volgt in hoofdstuk 5.

2 Handelseffect van de Brexit op Nederlandse zeehavens

2.1 Scenario's

Voor wat betreft de uitkomst van de Brexit-onderhandelingen wordt gesproken over verschillende scenario's, die zijn gebaseerd op bestaande constructies tussen de Europese Unie (EU) en enkele derde landen. Een van die scenario's is het Noorse model. Noorwegen is lid van de Europese Economische Ruimte (EER). Daarmee heeft het land vrije toegang tot de Europese interne markt. Dit model levert veel papierwerk op bij het exporteren van goederen. Ook betalen de Noren in ruil voor de samenwerking een bijdrage aan de EU. Per hoofd van de bevolking ligt deze bijdrage iets hoger dan wat de Britten momenteel aan de EU kwijt zijn. Verder moeten landen binnen de EER de meeste EU-regels en kwaliteitsstandaarden overnemen (onder andere vrij verkeer van personen en klimaatbeleid). Volgens denktank Open Europe zouden 93 van de 100 duurste EU-regels in het Verenigd Koninkrijk in het Noorse model blijven bestaan, terwijl de Britten er geen politieke invloed meer op kunnen uitoefenen. Het ligt daarom niet in de lijn der verwachting dat de Britten dit model prefereren, omdat ze daarmee praktisch gezien toch vooral het ene 'Brusselse juk' zouden inruilen voor het andere (Trouw, 2016).

Zwitserland, Canada en Turkije hebben een andere handelsrelatie met de EU. Zwitserland doet mee met de Europese Vrijhandelsassociatie (EFTA)[4]. Daarmee heeft het land geen toegang tot de Europese interne markt, maar door middel van bilaterale verdragen komt het toch een heel eind (Trouw, 2016). Het kostte Zwitserland en de EU echter veel tijd om al die afspraken te maken en net als Noorwegen heeft ook Zwitserland het vrije verkeer van personen moeten accepteren, iets wat de Britten niet willen. Hiermee lijkt ook deze optie af te vallen. In het Canadese model zouden vrijwel alle handelsbelemmeringen worden weggenomen. Tegelijkertijd schrijft dit model geen vrij verkeer van personen voor en wordt geen EU-bijdrage verlangd. Dit lijkt voor de EU een onaantrekkelijk scenario. David Cameron heeft ook gezegd dat de EU een dergelijk akkoord zal willen voorkomen omdat dit voor de Britten een zeer voordelige uitkomst zou zijn (Trouw, 2016). Met het Turkse model zouden de Britten in een douane-unie zitten met de EU. Ze kunnen dan goederen naar de EU exporteren zonder invoerrechten of andere beperkingen. In ruil voor die toegang tot de vrije markt in goederen (niet in diensten) zou het Verenigd Koninkrijk zich nog steeds moeten voegen naar veel EU-regels. Diverse sectoren, zoals de financiële dienstverlening, zouden bovendien van de douane-unie zijn uitgesloten. Een douane-unie wordt wel gezien als een tussenvorm van economische integratie, verder strekkend dan een vrijhandelszone maar minder hecht dan een gemeenschappelijke markt (Trouw, 2016). Een probleem met de drie besproken scenario's (Zwitsers, Canadees of Turks model) is dat gemiddeld ongeveer zes jaar duurt om een handelsakkoord te sluiten.

[4] EFTA = European Free Trade Association.

Het is dan ook niet waarschijnlijk dat er op Brexit-day in maart 2019 een volledig uitgewerkt handelsakkoord klaar ligt. Een transitieakkoord (zeg maar een handelsakkoord op hoofdlijnen) is waarschijnlijk het hoogst haalbare. Dit zal dan na de uittreding verder kunnen worden uitgewerkt. Het scenario dat na de besproken opties nog overblijft, is de defaultoptie van geen handelsakkoord, waarbij het Verenigd Koninkrijk lid wordt van de World Trade Organization (WTO). In dit scenario zijn er geen specifieke handelsregels, waardoor de regels van de WTO, met maximale importtarieven, van kracht zijn. Een dergelijke relatie bestaat er momenteel tussen bijvoorbeeld de EU en China (Trouw, 2016).

De Brexit-onderhandelingen kunnen dus leiden tot zeer verschillende uitkomsten, hetgeen een grote mate van onzekerheid met zich meebrengt. Ondanks deze onzekerheid is het toch belangrijk om te verkennen wat de mogelijke gevolgen van de Brexit zijn. Juist voor Nederland is dit van belang omdat we in grotere mate handel drijven met het Verenigd Koninkrijk dan de meeste andere EU-landen. Alleen Ierland, België en Luxemburg zullen door de Brexit, uitgedrukt in procenten, naar verwachting een groter verlies van hun bbp ervaren dan Nederland (CPB, 2016b). In CPB (2016a) is een schatting gemaakt van het effect van de Brexit op de Nederlandse handel rond het jaar 2030. Dat is gedaan voor twee verschillende scenario's. In scenario 1 geldt dat de WTO-regels (de hierboven genoemde defaultoptie) van toepassing zijn, zowel voor als na 2030. In dit scenario hebben de Britten en de EU dus geen handelsafspraken weten te maken. Dit scenario wordt in deze studie beschouwd als de bovengrens van het effect: slechter kan niet. In scenario 2 wordt uitgegaan van WTO-regels van 2019 tot 2029 en een handelsovereenkomst vanaf 2030.[5] Hoewel ze wezenlijk van elkaar verschillen, worden het Zwitserse, Canadese en Turkse model hiermee in één scenario gevat. Dit is gedaan om de omvang van dit rapport beperkt te houden. Scenario 2 beschouwen we als de ondergrens van het handelseffect van de Brexit: een vrijere handelsrelatie met het Verenigd Koninkrijk dan in dit scenario is moeilijk voor te stellen. Net als CPB (2016a) negeren we het Noorse model omdat dit scenario zeer onwaarschijnlijk is.[6]

Tabel 2.1 laat zien wat er in beide scenario's met het Nederlandse handelsvolume gebeurt. Daarnaast maakt CPB (2016a) een inschatting van het effect van de Brexit op de handel tussen Nederland, het Verenigd Koninkrijk, de EU en de rest van de wereld (RvdW). De omvang van dat effect is te zien in tabel 2.2. Tabel 2.1 heeft betrekking op het (totale) handelsvolume van Nederland, en gaat daardoor alleen over de handel in goederen. Tabel 2.2 gaat over de waarde van de handel tussen verschillende handelsblokken in zowel goederen als diensten. De reden dat niet alleen Nederland en het Verenigd Koninkrijk zijn opgenomen in tabel 2.2, is dat de Brexit ook invloed heeft op de handel van Nederland met de EU en de rest van de wereld via het zogenoemde 'trade diversion'-effect: het verschijnsel dat handelsstromen zich verleggen doordat na een bepaalde gebeurtenis (zoals een Brexit) import efficiënter kan plaatsvinden vanuit het ene land dan vanuit het andere land. Na de Brexit zal de EU door tarief- en niet-tariefbarrières van het Verenigd Koninkrijk minder importeren vanuit het Verenigd Koninkrijk (-51,3 procent in scenario 1). Dit is het bilaterale effect van de Brexit voor de EU. Als gevolg daarvan zal de EU meer importeren vanuit Nederland (+0,7 procent) en andere (EU-)landen (+0,5 procent). Dit is het trade diversion-effect voor de EU. Doordat de import vanuit het Verenigd Koninkrijk minder efficiënt wordt, zal Nederland minder importeren vanuit het Verenigd Koninkrijk (een bilateraal effect). Om dit te compenseren zal Nederland voor zijn import uitwijken naar andere landen in de EU (trade diversion-effect). Afhankelijk van het scenario kan de waarde van de bilaterale handel van Nederland met het Verenigd Koninkrijk volgens CPB (2016a) afnemen met 25 procent (in geval van scenario 2) tot ongeveer 50 procent (in scenario 1). De 25 procent komt overeen met de schatting van Ottaviano et al. (2014) voor een vergelijkbaar scenario. Met behulp van de uitkomsten van Baier et al. (2008) berekenen zij dat in een scenario waarin het Verenigd Koninkrijk de EU verlaat en lid wordt van de EFTA, de handel van de Britten met de EU met 25 procent daalt. Een halvering van de bilaterale handel tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk in het 'worst case scenario' kan worden aangeduid als een zeer sterk effect. Dit is een direct gevolg van de stijging van de kosten die gepaard gaan met de export naar en de import vanuit het Verenigd Koninkrijk. Het is belangrijk om te onderzoeken wat dit betekent voor de maritieme goederenstromen van en naar Nederlandse zeehavens.

[5] Ook House of Commons (2016) noemt de mogelijkheid van een 'significante periode' waarin het Verenigd Koninkrijk onder WTO-regels zal moeten handelen.

[6] Het EER-scenario is in de Brexit-studie van PWC (2016) ook niet meegenomen.

Tabel 2.1 Procentuele verandering totale handelsvolume (gemeten in tonnen) Nederland in 2030 voor beide scenario's ten opzichte van geen BREXIT

	Scenario 1 (bovengrens): alleen WTO-regels	Scenario 2 (ondergrens): WTO-regels voor 2030 en vrijhandelsverdrag vanaf 2030
Export volume	-3,2%	-1,9%
Import volume	-4,3%	-2,2%

Tabel 2.2 Procentuele verandering van de exportwaarde tussen verschillende handelsblokken in 2030 ten opzichte van geen BREXIT[7]. Bron: CPB (2016a), de rijen 'RvdW' ontvangen van CPB op aanvraag.

		NAAR				
VAN		Scenario 1 (bovengrens): alleen WTO -regels				
		Totaal	**NL**	**VK**	**EU27**	**RvdW**
	NL	-3,2		-51,5	0,7	1,5
	VK	-21,8	-44,5		-51,3	1,7
	EU27	-3,0	0,2	-56,6	0,5	0,7
	RvdW	0,2	-0,5	7,3	-0,3	0,1
		Scenario 2 (ondergrens): WTO-regels voor 2030 en vrijhandelsverdrag vanaf 2030				
		Totaal	**NL**	**VK**	**EU27**	**RvdW**
	NL	-1,8		-28,7	0,4	0,7
	VK	-12,5	-24,9		-31,0	1,2
	EU27	-1,7		-31,0	0,3	0,3
	RvdW	0,1	0,2	3,0	-0,1	0,1

Bovenstaande informatie uit CPB (2016a) over het bilaterale handelseffect en het bijbehorende trade diversion-effect brengt ons terug bij de in de inleiding genoemde sectorale effecten zoals geschat in hetzelfde CPB-onderzoek waarbij geen negatief effect van de Brexit op de Nederlandse sector 'water transport' werd gevonden. Een mogelijke reden hiervoor is de beperkte binding van de Nederlandse (handels)vloot met de Nederlandse zeehavens (Wortelboer-van Donselaar & Visser, 2014). Dit houdt in dat het vaargebied van Nederlandse rederijen voornamelijk mondiaal is georiënteerd. Alleen in de kustvaart, met name op de Oostzee en de Noordzee, hebben Nederlandse reders een relatief groot marktaandeel.[8] Minder bilaterale handel met het Verenigd Koninkrijk zal de Nederlandse sector 'water transport' dan negatief treffen via de kustvaart op de Noordzee. De rederijen die mondiaal en op de Oostzee actief zijn, zouden echter kunnen profiteren van het positieve trade diversion-effect. De Brexit raakt de sector dan minder zwaar dan men in eerste instantie misschien zou denken. Omdat de zeehavens samen met transport over land en logistieke activiteiten in de sector 'other transport' zijn samengenomen, blijft het onbekend wat het effect van de Brexit is op alleen de zeehavens. Aangezien het waarschijnlijk is dat de bedrijvigheid in de Nederlandse zeehavens (in tegenstelling tot de zeevaart) wel sterk afhankelijk is van de handel met het Verenigd Koninkrijk, richt de kwantitatieve analyse in dit hoofdstuk zich op het

[7] Het effect op de handel tussen Verenigd Koninkrijk en EU27 is groter dan op de handel tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Dit betekent echter niet dat de EU27 zwaarder wordt getroffen door de Brexit dan Nederland in termen van de procentuele verandering van het bbp. Het aandeel van de handel tussen het Verenigd Koninkrijk en EU27 in de totale handel van de EU27 is namelijk kleiner dan het aandeel van de handel tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland in de totale handel van Nederland (zie ook CPB, 2016b).

[8] Deze kennis over het vaargebied van Nederlandse reders is afkomstig van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en Wortelboer-van Donselaar en Visser (2014).

effect van de Brexit op de (uitgaande en inkomende maritieme goederenstromen van) Nederlandse zeehavens en niet op de zeevaart (reders). De zeevaart komt aan bod in het volgende hoofdstuk.

Voor de kwantitatieve analyse is gebruik gemaakt van CBS-data over de omvang van het maritieme transport van Nederland met het Verenigd Koninkrijk en andere landen in 2015. In combinatie met de informatie uit tabel 2.2 is een eerste inschatting gemaakt van de mate waarin het maritieme transport kan worden getroffen. Hierbij is onderscheid gemaakt naar uitgaand en inkomend maritiem transport van en naar de Nederlandse zeehavens. We benadrukken dat deze inschatting uitgaat van meerdere veronderstellingen. Deze veronderstellingen introduceren een bepaalde mate van onzekerheid in de berekeningen die moeilijk te duiden is. Zo is ten eerste verondersteld dat het effect van de Brexit op de vraag naar maritiem vervoer van en naar Nederland gelijk is aan het effect van de Brexit op de handel tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland. Een tweede aanname is dat het effect van de Brexit op het gewicht van de handel gelijk is aan het effect op de waarde van de handel.[9] Ook is verondersteld dat het effect op de handel in goederen even groot is als het effect op de totale handel. Tevens moet worden opgemerkt dat de kwaliteit van de inschatting van de Brexit op het maritieme transport afhankelijk is van de Brexit-scenario's van het CPB die als uitgangspunt zijn gekozen. Mocht uit toekomstige studies blijken dat de handelseffecten zoals gemodelleerd door het CPB voor beide scenario's sterker of zwakker zijn, dan zal ook het effect op het maritieme transport in die scenario's anders zijn.[10] Ten slotte moet worden opgemerkt dat het niet mogelijk is om kansen te verbinden aan de scenario's. Het is dan ook niet mogelijk om iets te zeggen over hoe waarschijnlijk het is dat een scenario optreedt. Hierdoor beperkt het onderzoek zich tot het analyseren van 'what-if'-situaties.

2.2 Uitgaand maritiem transport

In bijlage A zijn de maritieme stromen van de belangrijkste Nederlandse zeehavens naar de Britse NUTS3-regio's in 2015 in een tabel weergegeven. Wat hierbij ten eerste opvalt, is dat er vanuit Harlingen geen maritiem vervoer richting het Verenigd Koninkrijk heeft plaatsgevonden. Ten tweede is de goederenstroom richting de regio 'Overig VK' (= bestemming in Verenigd Koninkrijk onbekend) vrij dik. Dit wordt veroorzaakt door een gat in de waarnemingen. Niet onverwacht zijn de stromen richting de Britse regio's vanuit Rotterdam veel dikker dan die vanuit de andere Nederlandse havens.

Met behulp van het 'publicatiebestand zeevaart 2015' van het CBS hebben we onderzocht welk aandeel van het totale uitgaande maritieme transport van de Nederlandse zeehavens naar het Verenigd Koninkrijk gaat. Dat aandeel is een indicatie van de afhankelijkheid van Nederlandse zeehavens van het Verenigd Koninkrijk en is weergegeven in tabel 2.3. De top 3 van de meest afhankelijke havens (in termen van uitgaand transport) is, in aflopende volgorde, Vlaardingen (83 procent), Vlissingen/Terneuzen (20 procent) en Rotterdam (13 procent). Een verklaring voor de sterke afhankelijkheid van Vlaardingen is de vestiging daar van DFDS Seaways in de Vulcaanhaven. Deze opereert met meerdere roll-on-roll-offschepen (roro) en ongeveer 25 afvaarten per week op de bestemmingen Immingham en Felixstowe in het Verenigd Koninkrijk (DFDS, 2018). Een nadere analyse van de CBS-data laat zien dat maar liefst 93 procent van alle vervoer van Vlaardingen naar het Verenigd Koninkrijk in 2015 roro-vervoer betrof. Dit duidt erop dat het uitgaande goederenvervoer met een andere verschijningsvorm (natte of droge bulk bijvoorbeeld) van Vlaardingen richting het Verenigd Koninkrijk zeer beperkt is. Ook België heeft een haven met een dergelijke positie: Zeebrugge. Transport vanuit en naar het Verenigd Koninkrijk is goed voor 45 procent van de omzet van deze haven. Zeebrugge vreest een van de grootste verliezers van de Brexit te worden (NT, 2017).

[9] Uit correspondentie met het CPB bleek dat wanneer gemeten in gewicht (tonnen) de waarden in tabel 2 ongeveer hetzelfde zouden zijn geweest.

[10] In de afrondende fase van dit onderzoek zijn de Brexit-scenario's van de Rabobank uitgekomen (Rabobank, 2017). Deze scenario's laten een sterker effect van de Brexit op de Nederlandse economie zien. Met de Rabobank-studie als benchmark moet het ingeschatte effect van de Brexit op de het maritieme transport naar en vanuit de Nederlandse zeehavens in deze studie als een onderschatting worden beschouwd.

Tabel 2.3 Afhankelijkheid Nederlandse zeehavens van het Verenigd Koninkrijk voor wat betreft het uitgaande transport in procenten en in gewicht, 2015. *Opmerking: het gewicht is inclusief de eerste verpakking (doos, pallet), maar exclusief het gewicht van de tweede verpakking (container, wissellaadbak, enzovoort).*

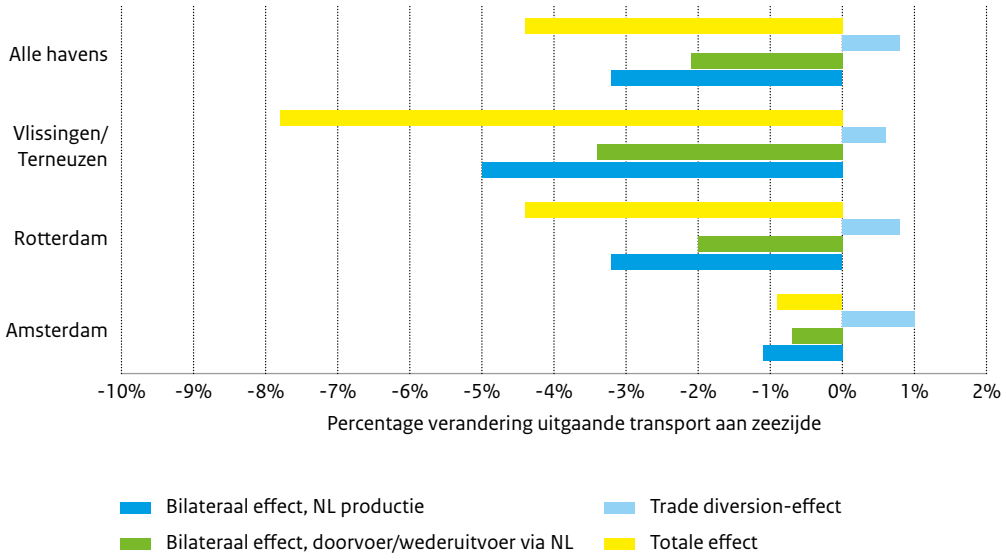
Zeehaven	Gewicht (in tonnen) naar VK	Aandeel naar VK
Delfzijl en Eemshaven	96.404	4,6%
Harlingen	0	-
Kop van Noord-Holland	27	0,0%
Amsterdam	1.586.937	4,6%
Rotterdam	16.883.055	12,8%
Vlaardingen	3.412.373	83,2%
Dordrecht	139.073	10,2%
Vlissingen/Terneuzen	2.119.786	20,1%
Moerdijkgebied	56.286	2,3%
Alle havens	24.293.941	13,0%

De mate waarin de zeehavens afhankelijk zijn van het uitgaande transport naar het Verenigd Koninkrijk bepaalt in welke mate de Brexit invloed heeft op het totale uitgaande transport aan de zeezijde van deze zeehavens. Daarnaast zijn ook de samenstelling van de goederenstroom van de zeehavens en de verschillen in gevoeligheid voor de Brexit tussen goederensoorten van invloed op de mate waarin de Brexit het uitgaande transport van zeehavens beïnvloedt. Omdat de informatie over de goederensamenstelling beperkt, en over het effect per goederensoort in het geheel niet voor handen is, worden de handelseffecten uit tabel 2.2 alleen doorgerekend voor de drie grootste Nederlandse zeehavens, Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen/Terneuzen, en voor alle havens. Voor de grootste zeehavens is het namelijk meer waarschijnlijk dat de samenstelling van de goederenstroom enigszins vergelijkbaar is met de samenstelling van de goederenstroom van het uitgaande transport van heel Nederland. Voor de kleinere havens is dit niet het geval.

Wanneer we uitgaan van de scenario's in tabel 2.2 en deze toepassen op het jaar 2015 (in plaats van 2030), kan een beeld worden verkregen van het effect van de Brexit op het uitgaande maritieme transport van de grootste Nederlandse zeehavens in de hypothetische situatie dat de Brexit al voor 2015 zou hebben plaatsgevonden. Bij de berekeningen is rekening gehouden met de eerder genoemde trade diversion-effecten. Tevens is onderscheid gemaakt tussen uitgaand maritiem transport van goederen die in Nederland zijn geproduceerd enerzijds en uitgaand transport in de vorm van doorvoer en wederuitvoer anderzijds. In bijlage B staat een toelichting op de berekeningen. Figuur 2.1 heeft betrekking op scenario 1 (de bovengrens), waarin in 2015 alleen WTO-regels zouden gelden. Figuur 2.2 vertegenwoordigt scenario 2 (de ondergrens), waarin een vrijhandelsverdrag van toepassing is. In deze figuren zijn balken met vier verschillende kleuren te zien. De donkerblauwe balken staan voor het bilaterale effect op het uitgaande transport aan de zeezijde van goederen die in Nederland zijn geproduceerd. De groene balken laten het bilaterale effect zien voor goederen die buiten Nederland zijn geproduceerd. Het 'bilaterale effect' heeft dus betrekking op het effect van de Brexit op de import van het Verenigd Koninkrijk vanuit andere handelsblokken via Nederlandse zeehavens: direct vanuit Nederland, of vanuit de EU en de rest van de wereld via Nederland. In de totale verandering (daling) van het uitgaande transport heeft de Nederlandse productie een groter aandeel dan de doorvoer en de wederuitvoer, wat tot uiting komt in de langere donkerblauwe balk. De lichtblauwe balkjes vertegenwoordigen het trade diversion-effect. Dit is het effect van de Brexit op de handel tussen handelsblokken anders dan het Verenigd Koninkrijk. Het gaat hier om het extra uitgaande transport van Nederland naar de EU en de rest van de wereld doordat deze handelsblokken goederen die ze vóór de Brexit uit het Verenigd Koninkrijk haalden, na de Brexit uit Nederland halen. Ook kan het gaan om meer handel van EU-landen en de rest van de wereld onderling, via Nederland. De gele balk is de som van de donkerblauwe, groene en lichtblauwe balken, die gezamenlijk het totale effect van de Brexit op het uitgaande transport vormen.

Het scenario gebaseerd op een vrijhandelsverdrag (figuur 2.2) laat qua verhoudingen dezelfde verschillen tussen de havens zien als het eerste scenario. Het Brexit-effect op het uitgaande transport is in het vrijhandelsscenario logischerwijs minder sterk. In beide scenario's is het trade diversion-effect relatief klein. Bij de handel van Nederland met de EU27 en de rest van de wereld gaat het dan wel om dikkere goederenstromen dan de handel van Nederland met het Verenigd Koninkrijk, procentueel gezien zijn de trade diversion-effecten zo klein dat ze maar een beperkt dempend effect hebben. De kanttekening die hierbij moet worden gemaakt, is dat de extra tonnen door trade diversion hoogstwaarschijnlijk over langere afstanden worden vervoerd dan de verloren tonnen op de bilaterale handel met het Verenigd Koninkrijk. Het trade diversion-effect in termen van de vraag naar maritiem vervoer (gemeten in tonkilometer) zal daarom groter zijn dan in termen van tonnen uitgaand maritiem transport, zoals weergegeven in de figuren 2.1 en 2.2.[11]

Figuur 2.1 Effect Brexit op totaal uitgaand maritiem transport van de grootste Nederlandse zeehavens, in 2015, in procenten volgens scenario gebaseerd op WTO-regels (bovengrens van het effect).

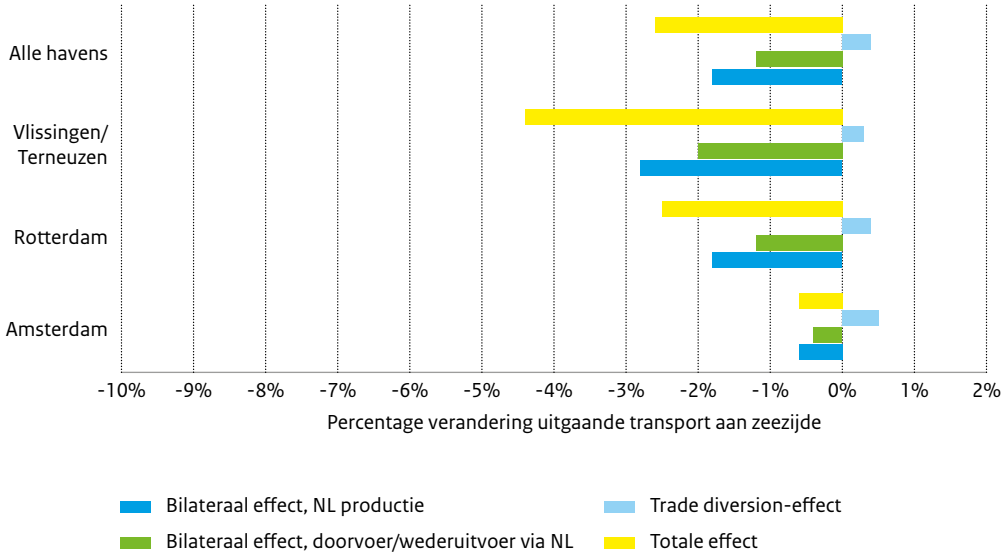


Het effect van de Brexit is voor alle Nederlandse havens gezamenlijk ingeschat op -4,4 procent in scenario 1 tot -2,6 procent in scenario 2. Voor de haven van Vlissingen/Terneuzen gaat het om een netto-effect[12] van -8 tot -4,5 procent, voor Rotterdam om -4,4 tot -2,5 procent en voor Amsterdam om -0,9 tot -0,6 procent. Logischerwijs is het totale effect groter naarmate een haven afhankelijker is van het Verenigd Koninkrijk: bij een grote afhankelijkheid is het bilaterale effect niet alleen sterker, de haven profiteert dan ook minder van het (positieve) trade diversion-effect. In het geval van Rotterdam gaat het in absolute hoeveelheden gemeten om 5,8 miljoen ton lading aan uitgaand transport die verloren gaat in het meest ongunstige scenario, gerekend met de omvang van het maritieme transport in 2015.

[11] Om dit punt te adresseren zouden eigenlijk analyses per handelsrelatie (bijvoorbeeld Nederland-Verenigde Staten, Nederland-Zuidoost-Azië) moeten worden uitgevoerd.

[12] Netto-effect = bilateraal effect + trade diversion-effect.

Figuur 2.2 Effect Brexit op totaal uitgaand maritiem transport van de grootste Nederlandse zeehavens, in 2015, in procenten volgens het scenario gebaseerd op een vrijhandelsverdrag (ondergrens van het effect).



2.3 Gevoeligheidsanalyse uitgaand maritiem transport

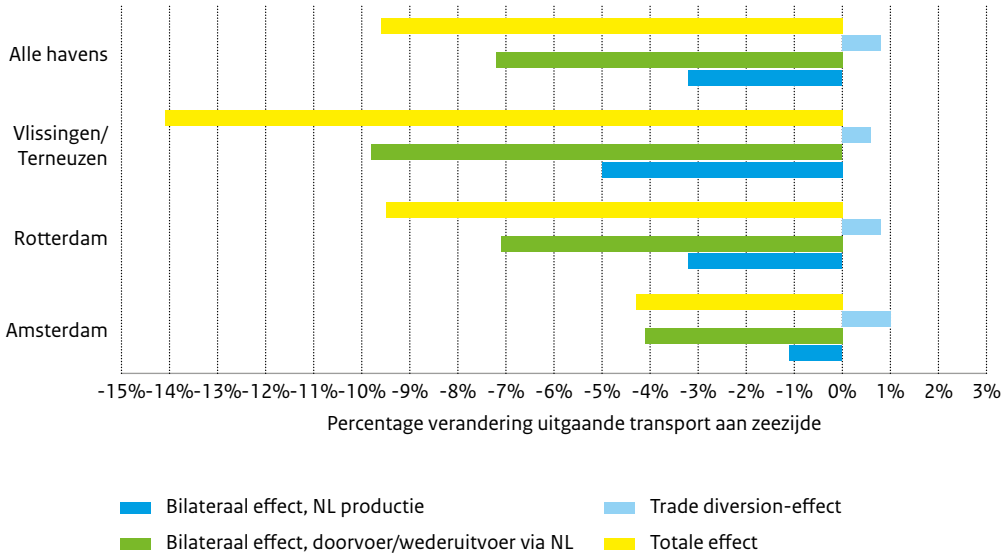
Bij de berekening van het Brexit-effect In de vorige paragraaf is verondersteld dat het maritieme transport vanuit de rest van de wereld via Nederlandse zeehavens naar het Verenigd Koninkrijk en vice versa na de Brexit intact zal blijven. Deze goederenstromen beslaan een flink aandeel van het totale uitgaande transport van de Nederlandse zeehavens naar het Verenigd Koninkrijk.[13] Men zou echter kunnen stellen dat deze stromen na de Brexit deels of volledig weg vallen. Immers, waarom zou de rest van de wereld, in een post-Brexit-situatie, goederen eerst in de interne markt binnenbrengen bij een Nederlandse zeehaven, om ze vervolgens weer buiten de interne markt te brengen, voor doorvoer naar het Verenigd Koninkrijk. Hetzelfde geldt voor het Verenigd Koninkrijk voor doorvoer naar de rest van de wereld. Dit lijkt een inefficiënte manier van werken. Het maximale effect van het wegvallen van genoemde goederenstromen op de onderzoeksresultaten is getest door de betreffende parameters in het Brexit-model op 0 procent te zetten voor scenario 1. Voor scenario 2 (het scenario van een vrijhandelsovereenkomst) is het wegvallen van genoemde stromen niet geanalyseerd omdat in dit scenario de tariefbarrières gelijk zijn aan nul (CPB, 2016a).

Het bilaterale doorvoer-/wederuitvoereffect wordt met het wegvallen van de goederenstromen vanuit de rest van de wereld via Nederlandse zeehavens naar het Verenigd Koninkrijk en vice versa aanzienlijk sterker. Dit is te zien in figuur 2.3, waar de groene balken een stuk langer zijn dan in de figuur 2.1. Met -9,6 procent is het maximale totale effect (alle zeehavens gezamenlijk) logischerwijs dan ook een stuk sterker. Voor de haven van Rotterdam is de maximale verandering van het uitgaande maritieme transport in deze gevoeligheidsanalyse geschat op -9,5 procent[14] en voor Amsterdam op -4,3 procent.

[13] Op deze goederenstroom is een bilateraal effect van +7,3 procent (zie tabel 2.2) van toepassing.
[14] Het bijbehorende absolute getal voor Rotterdam is bijna 10 miljoen ton.

<< Terug naar inhoud

Figuur 2.3 Effect Brexit op totaal uitgaand maritiem transport van de grootste Nederlandse zeehavens, in 2015, in procenten volgens het scenario gebaseerd op WTO-regels bij wegvallen goederenstroom vanuit de rest van de wereld via Nederlandse zeehavens naar het Verenigd Koninkrijk en vice versa.



2.4 Inkomend maritiem transport

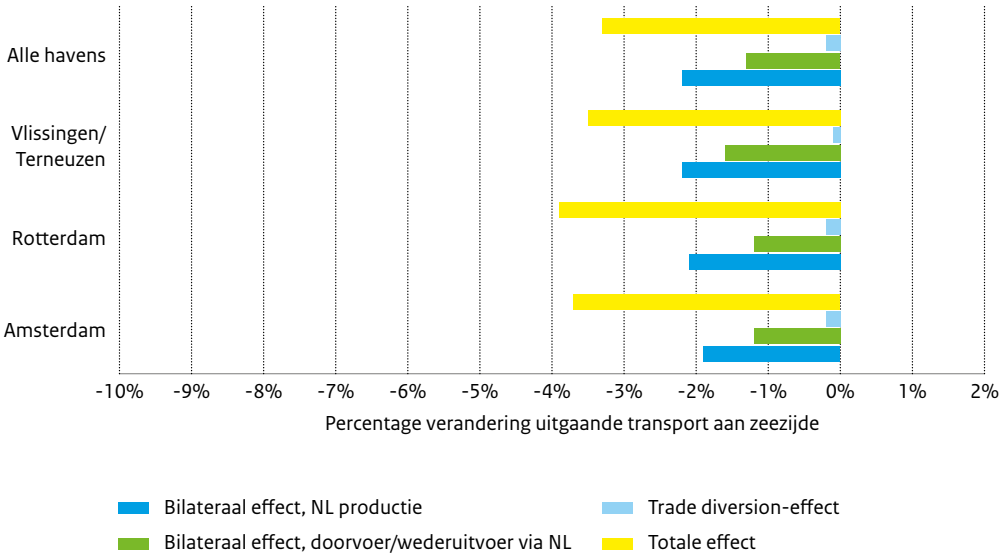
De analyse van de gevolgen van de Brexit voor het uitgaande transport is ook uitgevoerd voor het inkomende transport aan de zeezijde. Wederom zijn de maritieme stromen in een tabel gezet (zie bijlage C), maar het gaat ditmaal om de goederenstromen van het Verenigd Koninkrijk naar Nederland. Dan valt als eerste op dat het aantal regio's in het Verenigd Koninkrijk waarvandaan naar Nederland wordt gevaren, ongeveer twee maal zo groot is als het aantal regio's in het Verenigd Koninkrijk waar vanuit Nederland naartoe wordt gevaren. Een verklaring zou kunnen zijn dat schepen in meerdere Britse havens laden voordat ze de Noordzee oversteken richting Nederland. Waar de haven van Harlingen in 2015 niet werd gebruikt voor goederenvervoer naar het Verenigd Koninkrijk, was ze in dat jaar wel een bestemming van maritiem vervoer vanuit het Verenigd Koninkrijk. De dikste maritieme stromen gaan uiteraard richting Rotterdam.

In tabel 2.4 is het aandeel van het Verenigd Koninkrijk in het totale inkomende transport weergegeven. Dit aandeel geeft een indicatie van de afhankelijkheid van de Nederlandse zeehavens van het Verenigd Koninkrijk vanuit het perspectief van het inkomende transport. De havens van Rotterdam, Vlissingen/ Terneuzen, Dordrecht en Vlaardingen zijn dan minder afhankelijk van het Verenigd Koninkrijk dan vanuit het uitgaande perspectief. De havens van Harlingen, Kop van Noord-Holland, Amsterdam en Moerdijk-gebied zijn juist afhankelijker. Delfzijl en Eemshaven zijn vanuit beide perspectieven ongeveer even afhankelijk. Vooral de Kop van Noord-Holland is zeer afhankelijk, met een aandeel van 77 procent van het inkomende vervoer dat afkomstig is van het Verenigd Koninkrijk. Het totale inkomende vervoer naar deze haven in 2015 was echter zeer klein vergeleken met de andere havens.

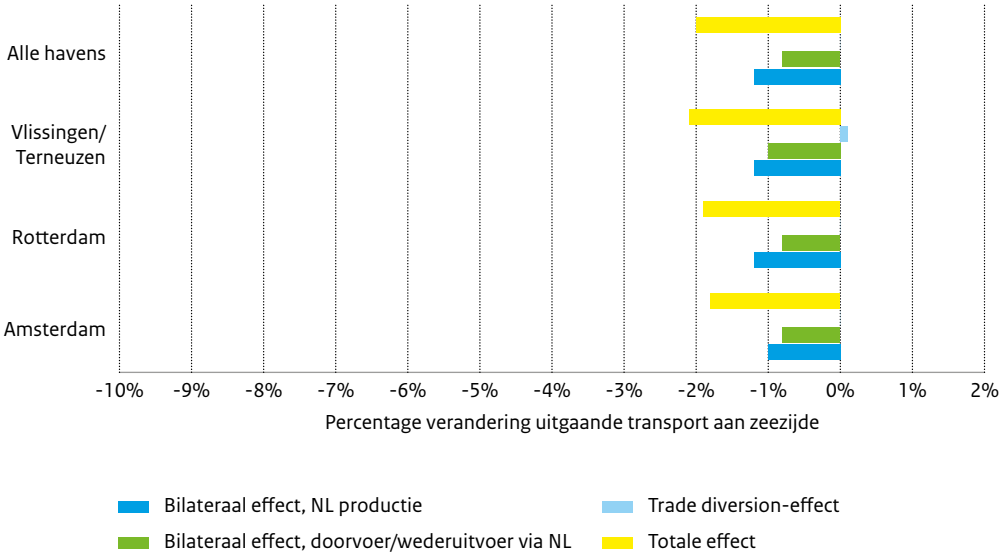
Tabel 2.4 Afhankelijkheid Nederlandse zeehavens van het Verenigd Koninkrijk voor wat betreft het inkomende transport uitgedrukt in procenten, in 2015

Zeehaven	Gewicht (in tonnen) naar VK	Aandeel naar VK
Delfzijl en Eemshaven	200.096	5,0%
Harlingen	27.170	10,5%
Kop van Noord-Holland	1.858	77,1%
Amsterdam	4.253.364	6,6%
Rotterdam	22.269.956	7,3%
Vlaardingen	2.081.775	44,2%
Dordrecht	100.986	6,8%
Vlissingen/Terneuzen	1.763.278	7,6%
Moerdijkgebied	582.079	18,4%
Alle havens	31.280.562	7,7%

Figuur 2.4 Effect Brexit op totaal inkomend maritiem transport van de grootste Nederlandse zeehavens, in 2015, in procenten volgens het scenario gebaseerd op WTO-regels (bovengrens van het effect).



Figuur 2.5 Effect Brexit op totaal inkomend maritiem transport van de grootste Nederlandse zeehavens, in 2015, in procenten volgens het scenario gebaseerd op een vrijhandelsverdrag (ondergrens van het effect).



Ook voor wat betreft het inkomende transport aan de zeezijde is voor de grootste Nederlandse zeehavens geanalyseerd in welke mate de Brexit daar invloed op kan hebben, daarbij rekening houdend met het trade diversion-effect. Een uitleg van de berekeningen is te vinden in bijlage D en het resultaat ervan is te vinden in de figuren 2.4 en 2.5. Het bilaterale effect kan in de context van het inkomende transport worden geïnterpreteerd als het effect van de Brexit op de export van het Verenigd Koninkrijk naar andere handelsblokken via Nederlandse zeehavens: direct naar Nederland, of naar de EU en de rest van de wereld, via Nederland. Het trade diversion-effect houdt in dat Nederland (evenals andere EU-landen) door de Brexit meer of minder uit andere landen in de EU en uit de rest van de wereld gaat importeren. Omdat het Brexit-effect verschillend is voor inkomende goederen die zijn bestemd voor de Nederlandse markt en de inkomende doorvoer en wederuitvoer (inkomende goederen die zijn bestemd voor de rest van de EU (exclusief het Verenigd Koninkrijk) en de rest van de wereld), is hier onderscheid naar gemaakt.

Net als bij het uitgaande transport, zijn bij het inkomende transport de donkerblauwe balken langer dan de groene balken. Een verschil ten opzichte van het uitgaande transport is echter dat het trade diversion-effect (lichtblauwe balken) in het WTO-scenario negatief is. Dit wordt veroorzaakt doordat de rest van de wereld meer gaat exporteren naar het Verenigd Koninkrijk (+7,3 procent in tabel 2.2), wanneer het Verenigd Koninkrijk buiten de EU valt. Tegelijkertijd exporteert rest van de wereld minder naar Nederland (-0,5 procent) en minder naar de EU (-0,3 procent). In het vrijhandelsscenario is het trade diversion-effect licht positief, wat wordt veroorzaakt door het minder sterke bilaterale effect tussen de rest van de wereld en het Verenigd Koninkrijk (+3,0 procent).

Het totale effect (de gele balken) voor alle Nederlandse havens gezamenlijk is ingeschat op -3,7 tot -2,0 procent. De verschillen tussen de grootste havens zijn hier kleiner dan bij het uitgaande transport, omdat de afhankelijkheid van het Verenigd Koninkrijk van iedere haven ongeveer gelijk is (zo rond de 7 procent, zie tabel 2.4). Het effect is -3,9 tot -2,1 procent voor Vlissingen/Terneuzen, -3,5 tot -1,9 procent voor Rotterdam en -3,3 tot -1,8 procent voor Amsterdam. Gemeten in absoluut aantal tonnen wordt de haven van Rotterdam het hardst getroffen, met een verandering van de hoeveelheid inkomend transport aan de zeezijde van ongeveer -10,6 miljoen ton in het scenario gebaseerd op WTO-regels tot ongeveer -5,7 miljoen ton in het scenario met een vrijhandelsverdrag, op basis van cijfers voor het jaar 2015. Voor de haven van Amsterdam is dit -2,1 miljoen tot -1,1 miljoen ton en voor alle Nederlandse havens gezamenlijk respectievelijk -15 miljoen tot -8 miljoen ton.

3 Brexit en de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen

Omdat het Verenigd Koninkrijk na de Brexit buiten de Europese Unie (EU) valt, zou het kunnen besluiten om bepaalde EU-regels op het gebied van maritiem vervoer te laten vallen of te wijzigen. Daarover gaat dit hoofdstuk. We beschrijven hoe een mogelijke toename van de discrepantie in regelgeving op maritiem gebied tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland (en de rest van de EU) invloed kan hebben op de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen. Onder de 'concurrentiepositie' van Nederlandse zeehavens en rederijen wordt in deze studie verstaan de aantrekkelijkheid van deze partijen ten opzichte van de Britse. In overleg met de directie Maritieme Zaken van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is besloten om te kijken naar de volgende kwesties:

1. Onttrekking aan regels ten aanzien van staatssteun;
2. Invoering van douaneactiviteiten in zeehavens;
3. Afwijkende regels op het gebied van veiligheid en milieu;
4. Veranderen van cabotageregels voor het zeevervoer;
5. Uitgeven van minder ritmachtigingen voor niet-Britse trucks;
6. Toestaan van zogenoemde 'Free Trade Zones'.

Het effect van bovenstaande kwesties is kwalitatief onderzocht. Hooguit kan worden gesteld of een kwestie naar verwachting positief of negatief uitwerkt op de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen ten opzichte van de Britse. Dit is aangegeven in een overzichtstabel aan het einde van hoofdstuk 5.

3.1 Onttrekking aan regels ten aanzien van staatssteun

Wat betreft zeehavens heeft de Europese Commissie in mei 2017 nieuwe regels voor staatssteun goedgekeurd. Voor EU-landen betekenen de nieuwe regels dat nationale overheden jaarlijks tot 150 miljoen euro mogen bijdragen aan de begroting van zeehavens, voor de bouw van kades of baggerwerkzaamheden, zonder dat deze bijdragen als steun aan Brussel gerapporteerd hoeven worden. Omdat Nederland een van de weinige landen in Europa is dat geen overheidssteun geeft aan investeringen in haveninfrastructuur en baggerwerkzaamheden, was de haven van Rotterdam teleurgesteld over deze nieuwe regels (Havenbedrijf Rotterdam, 2017). Het Nederlandse standpunt is namelijk dat bij een volkomen *level playing field* de overheidsbijdrage overal gelijk zou moeten zijn, en bij voorkeur afwezig. Het verdient niet de

<< Terug naar inhoud

voorkeur om met geld van de Nederlandse belastingbetaler het financieringsbeleid in de ons omringende landen te compenseren (Rijksoverheid, 2014).

De nieuwe regels van de Europese Commissie gelden tot het moment van uittreding ook voor het Verenigd Koninkrijk. De vraag is of de Britse overheid daarna haar havens financieel gaat ondersteunen. In het Verenigd Koninkrijk is de overheid momenteel op geen enkele manier verantwoordelijk voor investeringen in de Britse zeehavens. Alle investeringen moeten worden gedaan door private havenpartijen of door zichzelf financierende 'trust ports' (Europees Parlement, 2011). Subsidiëring door de Britse overheid na de Brexit zou daarom een grote beleidsomslag zijn. Stel echter dat dit gebeurt, dan kunnen EU-landen in de concurrentiestrijd met de Britse havens hun eigen havens, voor zover ze dit nog niet doen, ondersteunen tot een bedrag van 150 miljoen euro per jaar. Britse en EU-havens kunnen met de overheidssteun hun havenfaciliteiten verbeteren en/of de kosten van gebruik van die faciliteiten verlagen. Met haar standpunt zoals vermeld in Rijksoverheid (2014) kan Nederland daar niet in meegaan. Gesteld zou kunnen worden dat hier sprake is van een concurrentienadeel voor Nederlandse zeehavens. Het regeerakkoord van 10 oktober 2017 (Rijksoverheid, 2017) biedt hier wellicht een opening. Hier staat (p.41): "Een herbezinning op de kostentoerekening van infrastructuur moet ervoor zorgen dat de Nederlandse havens weer een gelijke uitgangspositie krijgen ten opzichte van havens in de buurlanden."

Voor het subsidiëren van Britse rederijen door het Verenigd Koninkrijk (zogenoemde 'oneerlijke tariefpraktijken') heeft de Europese Commissie EU Verordening 4057/86 achter de hand. Deze verordening geeft de EU het recht om compenserende rechten in te stellen om rederijen in EU-landen te beschermen tegen oneerlijke tariefpraktijken van de zijde van niet-EU-rederijen. Deze compenserende rechten kunnen worden opgelegd als uit een onderzoek blijkt dat oneerlijke tarieven en daardoor veroorzaakte schade bestaan, en dat de belangen van de EU een optreden noodzakelijk maken. Hierbij wordt onder oneerlijke tariefpraktijken verstaan: "het op een bepaalde scheepvaartroute naar, van, of binnen de EU steeds toepassen van een vrachttarief dat lager is dan het normale dat gedurende ten minste zes maanden is toegepast, wanneer deze lagere tarieven mogelijk zijn geworden doordat de betrokken rederij niet-commerciële voordelen geniet die haar worden toegekend door een Staat die geen lid van de EU is" (Raad van de Europese Gemeenschappen, 1986). Een ander punt waarop het Verenigd Koninkrijk zich anders zou kunnen gaan opstellen ten opzichte van de rederijen, is de tonnagebelasting. Het Verenigd Koninkrijk heeft de ambitie uitgesproken om na de Brexit de omvang van het Britse register te verdubbelen van 16 miljoen ton naar 30 miljoen ton (UK Government, 2018). Watson Farley & Williams (2016) vermeldt dat de Britse tonnageregeling momenteel moet voldoen aan de EU-regels voor staatssteun. Indien men daar na de Brexit niet meer aan hoeft te voldoen, zou de Britse overheid een aantal van de EU-regels kunnen laten vallen. Hierdoor zouden Nederlands gevlagde schepen op termijn kunnen uitvlaggen naar het register in het Verenigd Koninkrijk, met als gevolg een verlies aan toegevoegde waarde en werkgelegenheid in Nederland. Interessant in dit opzicht is de scriptie van Klein (2013). Daarin worden de tonnageregelingen van Nederland, het Verenigd Koninkrijk, België, Noorwegen, Cyprus en Malta met elkaar vergeleken op zestien kenmerken.[15] De vergelijking biedt de mogelijkheid om te kijken op welke punten de Nederlandse tonnageregeling aantrekkelijker kan worden gemaakt ten opzichte van de Britse als het Verenigd Koninkrijk besluit de tonnageregeling aan te passen.

Concluderend geldt voor rederijen dat de EU en Nederland instrumenten in handen hebben om tegenmaatregelen te treffen via EU Verordening 4057/86 en de Nederlandse tonnageregeling. Hierdoor hoeft het onttrekken aan staatssteunregels door het Verenigd Koninkrijk niet meteen negatief uit te pakken voor de concurrentiepositie van Nederlandse rederijen. Iets soortgelijks geldt voor de zeehavens. Een mogelijke herbezinning op het huidige staatssteunstandpunt van de Rijksoverheid biedt in combinatie met de nieuwe EU-regels voor staatssteun aan zeehavens enige reactieruimte voor Nederland. Er wordt voor zowel reders als havens dan ook een negatief tot neutraal effect verwacht.

[15] Deze zestien kenmerken zijn: tijdstipkeuze, kwalificerende belastingplichtige, kwalificerende schepen, sleep-en baggerboten, direct samenhangende werkzaamheden, beheerseis, scheepsmanagement, in rompbevrachting geven, vlagvereiste, uitzondering vlagvereiste, te betalen tonnagebelasting, te betalen tonnagebelasting scheepsmanagementbedrijven, fiscale claims, verliesverrekening en beëindiging fiscale claims.

3.2 Invoering van douaneactiviteiten in zeehavens

De invoering van douaneactiviteiten kan worden gezien als een zogenoemde niet-tariefbarrière voor de handel. Het CPB (2016a) heeft dit impliciet meegenomen in zijn inschatting van het handelseffect, en dus ook in de inschatting van het effect op uitgaand en inkomend maritiem transport in het vorige hoofdstuk. In deze paragraaf wordt vanuit kwalitatief oogpunt gekeken naar het effect van de invoering van douaneactiviteiten. Het gaat hierbij niet om het effect op de handel, maar om de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen.

Nu het Verenigd Koninkrijk nog lid is van de EU, zijn er geen douaneformaliteiten en van het betalen van invoerrechten is evenmin sprake. Zeker is dat er na de Brexit op douanegebied wijzigingen zullen plaatsvinden (TLN, 2016). Zo is het mogelijk dat er na de Brexit bij het drijven van handel met het Verenigd Koninkrijk sprake zal zijn van extra administratieve lasten (zoals het opmaken van transit- en exportdocumenten) en grenscontroles. Als het Verenigd Koninkrijk de status krijgt van andere landen van buiten de EU, dan zal aangifte moeten worden gedaan voor goederen die het Verenigd Koninkrijk verlaten en binnenkomen, zo stellen Tielmann en Schiereck (2017). Een van de grootste zorgen, geuit door verschillende partijen – onder andere House of Commons (2016), de haven van Holyhead in Wales (The Guardian, 2017), en ferryvervoerder Stena Line (2017) –, is dat na de Brexit in zeehavens in het Verenigd Koninkrijk en op het Europese vasteland congestie zal gaan optreden. Stena Line (2017) gaat hier in zijn brief aan de Tweede Kamercommissie Europese Zaken vrij uitgebreid op in. De vervoerder denkt dat de gehele logistieke keten nadelen zal ondervinden van de congestie in en rond de havens, waarbij de bederfelijke goederen het meest zullen worden getroffen. Naast het ontbreken van genoeg fysieke infrastructuur in de havens stipt Stena Line (2017) ook andere onderwerpen aan waarover hij zich zorgen maakt. Hij noemt onder andere de digitale infrastructuur, de IT-systemen van de douane, kennis en opleiding van de douanemedewerkers alsmede het aantal douanemedewerkers, en het in acht nemen van het *level playing field* voor EU-havens onderling. Zie Stena Line (2017) voor een toelichting op deze punten. In België, waar de haven van Zeebrugge sterk op het Verenigd Koninkrijk is georiënteerd, is men ook verontrust over de toename van controles aan de grens en het al dan niet aanwezig zijn van het daarvoor extra benodigde douanepersoneel. De Belgische Brexit High Level Group (2017) stelt dan ook dat ruim op tijd moet worden voorzien in het benodigde douanepersoneel. Voor wat betreft productieactiviteiten in havens zou de concurrentiepositie van Nederlandse havens juist kunnen verbeteren. Productiebedrijven gelegen in (havengebieden in) het Verenigd Koninkrijk, voor wie het Europese vasteland een belangrijke afzetmarkt is, kunnen meerdere malen worden geraakt door het potentiële congestieprobleem: één of twee keer bij de aanvoer van grondstoffen/halfproducten en één of twee keer bij de afvoer van halfproducten/eindproducten.[16] Indien deze bedrijven verhuizen naar het Europese vasteland, zouden ze in mindere mate te maken hebben met de havencongestie. Omdat de kosten van het verhuizen van grootschalige productiebedrijven hoog zijn (Scholten et al., 2011), is het de vraag in hoeverre dit daadwerkelijk een concurrentievoordeel is voor Nederlandse zeehavens. Naast de concurrentie tussen Nederlandse en Britse havens en rederijen is er ook sprake van concurrentie tussen verbindingen. Zo concurreren de ferryverbindingen tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk met de verbinding Calais-Dover. Het unieke van deze verbinding is dat Britse douaniers dagelijks naar Calais reizen om daar samen te werken met hun Franse collega's. Het is niet ondenkbaar dat dit voordeel na de Brexit leidt tot een groter verschil in efficiëntie tussen de verbinding Calais-Dover enerzijds en de verbindingen tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk anderzijds. Dat kan zich vertalen in een zwakkere concurrentiepositie van Nederlandse havens en rederijen.

Samengevat is de verwachting dat het invoeren van douaneactiviteiten zal leiden tot vertragingen en congestie in zeehavens aan beide kanten van de Noordzee. De concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de Britse zal hierdoor waarschijnlijk niet verslechteren en misschien zelfs

[16] In het slechtste geval worden grondstoffen of halffabricaten voor een productiebedrijf in een Britse haven ingevoerd vanuit de EU (via een haven op het Europese vasteland en de Britse haven) en na bewerking weer uitgevoerd naar de EU (weer via de Britse haven en een haven op het Europese vasteland). In dit geval krijgt men vier maal te maken met congestie in zeehavens.

kunnen verbeteren.[17] De concurrentiepositie van Nederlands-Britse ferryverbindingen zou wel kunnen verzwakken ten opzichte van de Frans-Britse verbinding Calais-Dover. Nederlandse havens en reders kunnen hier dan onder lijden.

3.3 Afwijkende regels op het gebied van veiligheid en milieu

De belangrijkste verordeningen voor veiligheid op zee en voor milieuzaken zijn vastgelegd in internationale conventies: SOLAS[18] en de ISPS[19] Code voor veiligheid, en MARPOL[20] voor milieu (Norton Rose Fullbright, 2016; Jonkeren & Rietveld, 2016). In welke vorm de Brexit ook gestalte zal krijgen, Britse havens en rederijen zullen moeten blijven opereren binnen de grenzen van SOLAS en MARPOL. De ISPS Code voorziet de EU-lidstaten van een gestandaardiseerd raamwerk voor het evalueren van veiligheidsrisico's van schepen en havenfaciliteiten. Hij bestaat uit twee gedeelten, een verplicht deel (Deel A) en een aanbevelingsdeel (Deel B). EU-verordening (EG) Nr. 725/2004 voor de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (Europees Parlement & de Raad, 2004) maakt een gedeelte van Deel B van de ISPS Code verplicht (UK Government, 2017). Daarnaast voorziet EU-richtlijn (EG) Nr. 65/2005 in het verhogen van de veiligheid van havens (Europees Parlement & de Raad, 2005). De vraag is of het Verenigd Koninkrijk na de Brexit deze Europese verordening en richtlijn[21] nog onderdeel van de nationale wetgeving zal laten zijn of niet. Het verwijderen uit de nationale wetgeving zou aantrekkelijk kunnen zijn voor Britse havens omdat dit lagere risicomanagementkosten kan opleveren, die niet hoeven worden doorberekend in hun tarieven. Dit zou *deep sea*-schepen ertoe kunnen doen besluiten om eerst naar een Britse haven te varen in plaats van naar Rotterdam, waarna het deel van de lading dat is bestemd voor het Europese vasteland gefeederd wordt naar onder andere Rotterdam. Daartegenover melden Parola en Coppola (2011) dat havens met intensievere veiligheidsprocedures ook juist bedrijvigheid kunnen aantrekken, onder andere doordat die procedures bijdragen aan een positiever imago van de haven. De Rotterdamse haven wordt in die studie genoemd als succesvol voorbeeld omdat het gebruik van ICT de tijdverliezen als gevolg van de veiligheidsprocedures minimaliseert.

Daarnaast is het zo dat, mocht het Verenigd Koninkrijk lid worden van de Europese Economische Ruimte (EER)[22], Annex XIII (over transport) van de EER van toepassing zal zijn op het Verenigd Koninkrijk. Het Verenigd Koninkrijk is dan gebonden aan de afspraken op het gebied van maritiem vervoer die bestaan tussen de EU en de EER. Ook in andere post-Brexit-modellen is het overigens denkbaar dat Britse rederijen nog steeds moeten voldoen aan (een deel van) de EU-veiligheidsregels uit hoofde van het vervoeren naar en het gebruik van zeehavens binnen de EU (Norton Rose Fullbright, 2016).

Wat betreft het milieu is EU-verordening 2015/757 (Europees Parlement & de Raad, 2015) van belang. Ze creëert een juridisch kader voor de monitoring, het rapporteren en het verifiëren van CO_2-uitstoot van maritiem vervoer in wateren van de EER. Dit maakt deel uit van een drievoudige strategie:

1. Monitoring, rapportage en verificatie van de CO_2-emissie van grote schepen die gebruik maken van EU-havens;
2. Broeikasgasreductiedoelstellingen voor de scheepvaartsector;
3. Andere maatregelen, inclusief op marktwerking gerichte maatregelen op de middellange en lange termijn.

[17] Desalniettemin lijkt het invoeren van douaneactiviteiten ongewenst gezien de verwachte negatieve impact op het functioneren van Nederlandse zeehavens en zodoende op de internationale concurrentiepositie van die havens en van de verladende bedrijven die gebruik maken van die havens.

[18] International Convention for the Safety of Life at Sea 1974.

[19] International Ship and Port facility Security Code

[20] International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (zoals gewijzigd door het protocol van 1978).

[21] EU-verordeningen moeten lidstaten letterlijk overnemen. Een richtlijn mag een EU-lidstaat zelf aanpassen aan de nationale situatie en binnen een bepaalde tijd in de nationale wetgeving verwerken. Een verordening is dus veel dwingender.

[22] Merk op dat uit de bespreking van de scenario's in paragraaf 2.1 bleek dat het niet heel waarschijnlijk is dat voor dit scenario wordt gekozen.

Britse rederijen die met hun schepen EER-havens aandoen, zijn ook na de Brexit onderhevig aan genoemde maatregelen (Norton Rose Fullbright, 2016). EU-verordening 2015/757 is vlagneutraal en geldt daarom voor alle schepen met een brutotonnage van 5.000 GT of meer die havens in de EER aandoen. Om deze reden wordt er geen negatief effect verwacht voor Nederlandse rederijen.

Als we bovenstaande overzien, zijn afspraken op het gebied van veiligheid en milieu veelal op mondiaal niveau vastgelegd. Daarop valt voor Britse zeehavens en reders geen concurrentievoordeel te behalen. Voor EU-verordening (EG) Nr. 725/2004 en EU-richtlijn (EG) Nr. 65/2005 (veiligheid) geldt dit niet. Wanneer het Verenigd Koninkrijk besluit om zich na de Brexit niet aan deze regels te houden, zouden Britse zeehavens door lagere risicomanagementkosten een concurrentievoordeel kunnen creëren.

3.4 Veranderen van cabotageregels voor het zeevervoer

In een Europese context is de cabotage in het zeevervoer geregeld door Verordening (EEG) nr. 3577/92 (Raad van de Europese Gemeenschappen, 1992). In juni 1992 heeft de Europese Raad zijn goedkeuring gehecht aan deze verordening over de toepassing van het beginsel van vrije dienstverrichting op het maritieme vervoer binnen lidstaten. Deze verordening zorgt ervoor dat, binnen een bepaald EU-land, scheepvaartmaatschappijen of onderdanen die gevestigd zijn in een ander EU-land, het recht hebben om zeevervoerdiensten te verrichten mits wordt voldaan aan alle eisen voor toelating tot cabotage binnen dat land. Scheepvaartmaatschappijen die gevestigd zijn buiten de EU maar die gecontroleerd worden door EU-onderdanen, mogen deze diensten ook verrichten. In 2014 heeft de Europese Commissie de interpretatie van de verordening verduidelijkt. Hierdoor hebben overheden en marktpartijen meer juridische zekerheid bij het toekennen van contracten en het organiseren van hun bedrijf (Europese Commissie, 2014).

Het Verenigd Koninkrijk zou na uittreding niet-Britse schepen de toegang tot de Britse cabotagemarkt kunnen ontzeggen. Dat zou betekenen dat een schip onder Nederlandse vlag geen vracht of passagiers kan vervoeren van de ene Britse haven naar een andere Britse haven. Omdat de European Community Shipowners' Association (ECSA, 2017) het cabotageaspect noemt als één van de drie speerpunten waarover de EU en het Verenigd Koninkrijk het in het kader van de Brexit moeten hebben, lijkt dit aspect op Europees niveau belangrijk te zijn. Uit navraag blijkt echter dat het uitvoeren van cabotagevervoer langs de kust van het Verenigd Koninkrijk altijd al lastig is geweest, gezien de vele regels voor toelating die het Verenigd Koninkrijk hanteert. Het lijkt er ook op dat schepen van Nederlandse rederijen maar beperkt tussen Britse havens varen.[23] Een voorzichtige conclusie is daarom dat het veranderen van Britse cabotageregels maar beperkt van invloed zal zijn op de concurrentiepositie van Nederlandse rederijen. Aanvullend onderzoek naar het aandeel van cabotage in de totale omzet van Nederlandse rederijen zou hier meer licht op kunnen werpen.

3.5 Het uitgeven van minder ritmachtigingen voor niet-Britse trucks

Beroepsvervoer over de weg op en door EU-landen kan plaatsvinden onder dekking van de Eurovergunning. Met een ritmachtiging kan beroepsvervoer en eigen vervoer worden gedaan op landen buiten de Europese Unie. Een ritmachtiging is geldig voor een heen- en de aansluitende retourrit.
In plaats van ritmachtigingen per land kunnen beroepsvervoerders ook een CEMT-vergunning gebruiken (NIWO, 2017). Wanneer het Verenigd Koninkrijk na de Brexit buiten de EU valt, is het mogelijk dat voor wegvervoerritten naar en van het Verenigd Koninkrijk ook ritmachtigingen vereist zijn. Mogelijk legt het Verenigd Koninkrijk ook een quotum op aan het aantal uit te geven ritmachtigingen, om zo de eigen wegtransportsector te bevoordelen. Indien dit gebeurt, zullen na de Brexit minder vrachtauto's per ferry de overtocht tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk maken. Dit zal dan zowel Britse als Nederlandse zeehavens en rederijen treffen en dus niet zozeer leiden tot een concurrentievoordeel voor Britse rederijen en havens. Het zou echter wel het negatieve handelseffect (onderzocht in het vorige

[23] Dit onderwerp is besproken met Prof. Dr. Albert Veenstra van KTI Dinalog en met de KVNR.

hoofdstuk) kunnen versterken en zo de Nederlandse kustvaart en de Nederlandse zeehavens die gespecialiseerd zijn in het ferryvervoer (zoals Vlaardingen en Hoek van Holland), kunnen treffen.

3.6 Toestaan van Free Trade Zones

Een potentiële bedreiging vanuit Nederlands perspectief ontstaat wanneer het Verenigd Koninkrijk zogenoemde 'Free Trade Zones'[24] in zeehavens creëert. Dit zijn gebieden die geografisch gezien binnen het Verenigd Koninkrijk liggen maar juridisch gezien erbuiten. Goederen kunnen in zo'n (haven)gebied worden geïmporteerd, geproduceerd of wederuitgevoerd zonder dat ze aan douaneformaliteiten hoeven worden onderworpen of dat er belasting over moet worden betaald. Heffingen hoeven alleen te worden betaald over goederen die de Britse economie binnen gaan (CPS, 2016). Onder bestaande EU-regels zijn dergelijke Free Trade Zones niet mogelijk.

Free Trade Zones zouden bedrijvigheid naar het Verenigd Koninkrijk kunnen lokken (door belastingvoordelen en flexibele regelgeving te bieden), terwijl die bedrijven (en het daaraan gerelateerde maritieme vervoer) anders misschien naar Nederland zouden zijn gekomen of in Nederland zouden zijn gebleven. CPS (2016) pleit voor het creëren van Free Trade Zones in het Verenigd Koninkrijk om extra investeringen, meer banen en een hogere binnenlandse productie aan te trekken. Dit kan dus een concurrentievoordeel opleveren voor de Britse havens. Voor Nederlandse reders hoeven Britse Free Trade Zones geen nadeel te zijn indien ze, net als Britse reders, die zones in Britse havens gewoon kunnen aandoen.

[24] Free Trade Zones worden in een maritieme context ook wel Free Ports genoemd.

4
Overige effecten voor de maritieme sector

Een nog niet besproken effect is het wisselkoerseffect. De koers van de Britse pond fluctueert maar vertoont een dalende trend sinds de uitslag van het Brexit-referendum bekend is. Een goedkope pond is goed voor de concurrentiepositie van het Verenigd Koninkrijk omdat Britse producten hierdoor goedkoper zijn voor het buitenland. Dit kan zo een positieve invloed hebben op de omvang van het inkomende maritieme transport in Nederlandse zeehavens vanuit het Verenigd Koninkrijk. Tegelijkertijd zijn de Britten meer kwijt aan importgoederen die afkomstig zijn van het Europese vasteland, omdat die in euro's zijn geprijsd. Dit zou een negatief effect kunnen hebben op de Britse vraag naar Nederlandse en Europese producten, met als gevolg een kleinere omvang van het uitgaande maritieme transport van Nederlandse zeehavens richting het Verenigd Koninkrijk. Omdat een structureel lagere koers van het pond invloed heeft op de relatieve prijzen van Britse producten ten opzichte van producten uit de Europese Unie (EU; waaronder Nederland) is dit langetermijneffect al meegenomen in de CPB-inschatting van het handelseffect, en dus ook in de inschatting van het effect op het uitgaande en inkomende maritieme transport van Nederlandse zeehavens. Naast dit effect kunnen niet-Britse maritieme bedrijven vanwege de dalende koers van het pond besluiten om minder te investeren in de Britse maritieme sector. Door deze negatieve trend en de schommelingen van de koers kenmerkt de toekomstige *return on investment* (in euro's) zich door een grotere mate van onzekerheid dan wanneer er geen Brexit zou zijn. Het is mogelijk dat investeringen hierdoor verschuiven naar het Europese vasteland, bijvoorbeeld naar de haven van Rotterdam.

Een ander punt is de jurisdictiekeuze voor maritieme contracten. Dit punt betreft niet direct de concurrentiepositie van Nederlandse reders of zeehavens maar gaat wel over een belangrijk aanverwant onderdeel van de maritieme sector. De contracten (*time charter*- en *voyage charter*-contracten bijvoorbeeld) worden nu standaard opgesteld volgens Brits recht. Dit gebeurt veelal in het grote internationale maritieme centrum in Londen. Net als voor andere dienstverlenende sectoren kan het vanwege het verlies van toegang tot de Europese interne markt voor maritiem-juridische bedrijven aantrekkelijk zijn om na de Brexit het Verenigd Koninkrijk te verruilen voor het Europese vasteland. Rotterdam zou hier dan de vruchten van kunnen plukken.

5
Conclusie

Het Verenigd Koninkrijk heeft een sterk maritiem cluster en is tegelijkertijd een belangrijke handelspartner van Nederland. Om deze redenen is het waarschijnlijk dat het terugtreden van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie (EU) van invloed zal zijn op de Nederlandse maritieme sector. Nederlandse zeehavens concurreren met Britse zeehavens om bedrijvigheid en vracht en Nederlandse rederijen zijn actief op de vaart tussen beide landen. In deze studie is daarom ten eerste ingeschat wat het mogelijke handelseffect is van de Brexit op het uitgaande en inkomende maritieme transport van Nederlandse zeehavens. Daarnaast is met behulp van literatuur, EU-richtlijnen en -verordeningen en mondiale bestaande regels op maritiem vlak onderzocht hoe de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen zou kunnen veranderen als het Verenigd Koninkrijk na de Brexit niet meer hoeft te voldoen aan bepaalde EU-richtlijnen en -verordeningen.

Het effect van minder handel tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk op het maritieme transport van en naar Nederlandse zeehavens is ingeschat op basis van een CPB-studie over de handelseffecten van de Brexit voor Nederland. Bij de inschatting van het effect is gebruik gemaakt van twee Brexit-scenario's. Het ene scenario gaat uit van een 'no deal'-situatie na de Brexit, waardoor de regels van de World Trade Organisation (WTO) van toepassing zullen zijn. Dit scenario beschouwen we als een bovengrens: erger kan het handelseffect niet zijn. Het andere scenario gaat uit van de totstandkoming van een handelsakkoord. Dit beschouwen we als een ondergrens: een mildere Brexit is moeilijk voor te stellen.

We concluderen dat het potentiële effect van de Brexit op het maritieme transport van en naar de Nederlandse zeehavens aanzienlijk kan zijn. Voor het uitgaande maritieme transport bestaan er flinke verschillen qua omvang van het effect tussen de grootste Nederlandse zeehavens. Voor het inkomende maritieme transport is het effect voor die havens juist van vergelijkbare omvang. Voor het uitgaande transport is het effect van de Brexit voor alle Nederlandse havens gezamenlijk ingeschat op -4,4 procent in het bovengrensscenario en -2,6 procent in het ondergrensscenario. Verder is ingeschat dat de haven van Vlissingen/Terneuzen -8 tot -4,5 procent zal verliezen, die van Rotterdam -4,4 tot -2,5 procent en die van Amsterdam ongeveer -1 tot -0,5 procent[25]. Absoluut gezien (gemeten in tonnen) zal de haven van Rotterdam het sterkst worden getroffen. Een gevoeligheidsanalyse toont aan dat het totale effect (alle havens) in het bovengrensscenario kan toenemen tot -9,6 procent indien bepaalde goederenstromen compleet wegvallen. Voor het inkomende transport is het effect voor alle zeehavens gezamenlijk ingeschat op -3,7 tot -2,0 procent. In aflopende volgorde zijn de veranderingen voor de haven van Vlissingen/Terneuzen -3,9 tot -2,1 procent, voor Rotterdam -3,5 tot -2,1 procent, en voor Amsterdam -3,3 tot -1,8 procent. Absoluut gezien verliest de haven van Rotterdam het meeste. Dit inzicht in de potentiële (kwantitatieve) impact is relevant voor de toekomstige bedrijvigheid en werkgelegenheid bij Nederlandse rederijen, in Nederlandse havens en bij bedrijven in de havengebieden in Nederland. De inschatting van het potentiële effect staat of valt met de Brexit-scenario's van het CPB die als uitgangspunt zijn gekozen. Mocht later blijken dat de handelseffecten zoals gemodelleerd voor beide scenario's sterker of zwakker zijn, dan zal ook het effect op het maritieme transport veranderen. Dit is iets wat moet worden meegenomen wanneer op de Brexit wordt geanticipeerd.

[25] De twee percentages zijn van toepassing op de twee genoemde scenario's: een 'worst case'-scenario waarin WTO regels van toepassing zijn en een scenario waarin een handelsverdrag is gesloten.

In tabel 5.1 staat een inschatting van het effect van de Brexit op de concurrentiepositie van Nederlandse zeehavens en rederijen. Het lijkt erop dat er naar verwachting een beperkte invloed zal zijn op de concurrentiepositie van Nederlandse rederijen wanneer het Verenigd Koninkrijk gaat afwijken van de huidige maritieme regelgeving. Voor de concurrentiepositie van Nederlandse havens is op meerdere kwesties een negatief effect te verwachten. Op basis van wat er in hoofdstuk 3 is besproken, is in kolommen 2 en 3 van tabel 5.1 een eindoordeel gegeven over de verwachte richting (plus of min) en de mate (aantal plussen of minnen) van het effect van veranderingen in regels op verschillende kwesties (kolom 1). Het ingeschatte effect is het netto-effect van maatregelen aan Britse kant en tegenmaatregelen van Nederland en de EU. Het betreft een beoordeling door de auteur van deze studie op basis van kwalitatieve informatie.

Tabel 5.1 Verwacht effect van veranderende regels op concurrentiepositie van Nederlandse havens en rederijen.
*Toelichting: **++**: sterk positief, **+**: positief, **o**: neutraal, **-**: negatief, **--**: sterk negatief*

Kwestie waar Verenigd Koninkrijk mogelijk gaat afwijken van huidige regels	Verwacht effect op concurrentiepositie Nederlandse havens	Verwacht effect op concurrentiepositie Nederlandse reders
Onttrekking aan regels ten aanzien van staatssteun	**-/o**	**-/o**
Invoering van douaneactiviteiten in zeehavens	**-/+**	**-/o**
Afwijkende regels op gebied van veiligheid en milieu	**-**[26]	**o**
Veranderen van cabotageregels zeevervoer	**o**	**o**
Het uitgegeven van minder ritmachtigingen voor niet-Britse trucks	**o**	**o**
Toestaan van Free Trade Zones in Verenigd Koninkrijk	**-**	**o**

[26] Het minteken is van toepassing op het aspect 'veiligheid', niet op 'milieu'.

Summary

Stormy seas ahead? Potential impact of Brexit on the Dutch maritime sector

Brexit could have a considerable impact on maritime transport from and to Dutch ports (measured in tonnes). The CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis' post-Brexit trade scenarios served as starting points for estimating this potential impact. For outbound transport, Brexit's impact on all Dutch ports is estimated at -4.4% in an unfavourable scenario, and -2.6% in a favourable scenario. The impact will differ considerably among the largest Dutch ports (Rotterdam, Amsterdam, Vlissingen/Terneuzen). For inbound transport, the collective impact on all Dutch ports is estimated at -3.7% to -2.0%, which is approximately equal to the impact on the three largest Dutch ports.

In addition to trade effects, research was conducted to determine how Brexit would impact the competitive position of Dutch ports and shipowners, as compared to their British counterparts. If, following Brexit, the United Kingdom (UK) no longer adheres to current maritime regulations, the expected impact on the competitive position of Dutch maritime shipping companies will be slight. The competitive position of Dutch ports however can expect to be negatively impacted in several ways (via government subsidies and changes in safety regulation for example).

Reason: Brexit

The trade in goods between the Netherlands and United Kingdom is largely facilitated by ships sailing from and to Dutch ports. Research reveals that Brexit could significantly impact bilateral trade between the Netherlands and United Kingdom, with the overall trade value decreasing by 25 to 50 percent, depending on the assumed post-Brexit scenarios. In addition to impacting trade, after exiting the European Union (EU), the United Kingdom need not necessarily comply with certain EU maritime regulations. In relinquishing certain agreements (pertaining to state subsidies or the environment, for example), UK ports and shipping companies could potentially gain a competitive advantage. Given this impact on competitiveness and trade, Dutch ports and maritime shipping companies will have to contend with the consequences of Brexit.

The Dutch Ministry of Infrastructure and Public Works' Maritime Affairs Directorate asked the KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis to study how the aforementioned effects of Brexit could impact the maritime sector. In this study the maritime sector is narrowly defined as pertaining only to merchant shipping and ports. The knowledge derived from this research is relevant for the future commercial activities and employment opportunities of Dutch shipping companies, Dutch ports, and companies operating in port areas in the Netherlands. Moreover, the research findings could serve to reduce the (great) uncertainty surrounding the effects of Brexit (on the Dutch maritime sector).

Scenarios used: with and without post-Brexit trade agreements between the United Kingdom and EU

The first part of this research study uses the results of a CPB model published in 2016 to estimate how a post-Brexit decrease in trade between the UK and the Netherlands and other trading blocs could impact the outbound and inbound maritime transport of Dutch ports. Two scenarios were studied: a worst-case scenario, in which the UK and EU fail to establish post-Brexit trade agreements, and a scenario in which such trade agreements were successfully concluded. These two scenarios provide a bandwidth for Brexit's impact on trade, as based on the CPB's Brexit scenarios. The impact was estimated for the largest Dutch ports. Moreover, the study used data from Statistics Netherlands pertaining to maritime transport.

Assumptions in the calculations

The estimated effects (per port) must be considered as rough estimates, as several assumptions were made in the calculations. Firstly, it is assumed that Brexit's impact on the demand for maritime transport to and from the Netherlands is equal to the impact of Brexit on Dutch trade. A second assumption is that Brexit's impact on the volume of trade is equal to the impact on the value of that trade. Further, it is also assumed that the impact on trade in goods is equal to the impact on the total volume of trade. Such assumptions, as well as uncertainties inherent in the CPB scenarios, create a certain degree of uncertainty in the estimated extent of the impact. It should also be noted that it is impossible to attach any probabilities to these scenarios. Consequently, no definitive statements can be made about the likelihood of a particular scenario occurring. The research is therefore limited to analysing 'what-if' situations. Additionally, the accuracy of the estimated impact on maritime transport is entirely dependent on the accuracy of the CPB scenarios. If in future it appears (from new research) that the impact on trade will be stronger or weaker, this in turn will impact the extent to which the Dutch ports' outbound and inbound maritime transport are affected.

Expected decrease in outbound and inbound maritime transport

The research findings nevertheless appear plausible at first glance given the degree of dependence of each Dutch port on the United Kingdom. For outbound transport, as measured in tonnes, the impact on all Dutch ports is collectively estimated at -4.4 percent (without a trade agreement) to -2.6 percent (with a trade agreement). For the scenario in which no trade agreements were reached, a sensitivity analysis reveals that the impact could rise to -9.6 percent if certain goods currently flowing through Dutch ports are fully withdrawn. The impact was also estimated for various large individual seaports; for example, the percentage change for the Port of Vlissingen/Terneuzen is estimated at -8 (without a trade agreement) to -4 percent (with a trade agreement), while for the Port of Rotterdam those figures are -4.5 to -2.5 percent, and for the Port of Amsterdam -1 to -0.5 percent.[27]

The Port of Rotterdam would in absolute terms face the steepest decrease. As calculated according to the scale of maritime transport in 2015, the Port of Rotterdam's outbound maritime transport would decrease from 5.8 million to 3.3 million tonnes. For inbound maritime transport, the impact for all ports collectively is -3.7 (with no trade agreement) to -2.0 percent (with a trade agreement). The impacts are relatively equal for the three largest Dutch ports: -3.9 to -2.1 percent for Vlissingen/Terneuzen; -3.5 to -1.9 percent for Rotterdam; and -3.3 to -1.8 percent for Amsterdam. The Port of Rotterdam's percentage decrease corresponds to an absolute reduction of 10.6 to 5.7 million tons of cargo, as based on maritime transport figures for 2015. Given the above findings, the potential impact of Brexit on maritime transport from and to Dutch ports is considerable. For outbound maritime transport, considerable differences exist in terms of how each of the largest Dutch ports will be impacted. Conversely, for inbound maritime transport, the impact on all these ports is approximately equal.

Slight impact on competitive position of Dutch shipowners; negative impact on competitive position of Dutch ports

The second part of the research focused on the competitive positions of Dutch ports and shipowners. Such positions could change if the UK were to adopt different approaches to the following questions:

1. Withdrawal from regulations pertaining to government subsidies;
2. Introduction of customs activities in ports;
3. Divergent regulations pertaining to safety and the environment;
4. Changing cabotage regulations for maritime transport;
5. Issuing fewer travel permits for non-British trucks;
6. Allowing so-called 'Free Trade Zones'.

[27] The two percentages per port are applicable to the CPB's two aforementioned scenarios.

Research was conducted for each question, in order to identify the international and European regulations that British ports and shipping companies currently adhere to, to determine the extent to which these regulations would no longer apply after the UK exits the EU, and to ascertain how this would impact the competitive positions of Dutch ports and shipowners. At issue are EU regulations and directives, as well as international agreements, such as the ISPS Code. A qualitative analysis revealed that the competitive position of Dutch shipowners is expected to decrease only slightly. However, the situation is different for Dutch ports; with the exception of questions 4 (other cabotage regulations) and 5 (fewer travel permits), Dutch ports could expect to be negatively impacted.

Literatuur

Baier, S. L., Bergstrand, J.H., Egger, P. and McLaughlin, P.A. (2008). Do Economic Integration Agreements Actually Work? Issues in Understanding the Causes and Consequences of the Growth of Regionalism, *The World Economy*, 31(4), 461-497.

Belgische Brexit High Level Group (2017) *Towards a Belgian Economic Brexit Strategy*, Position of the Belgian Employers' Federations, Januari 2017.

CBS (2017). *Internationaliseringsmonitor 2017-1, Verenigd Koninkrijk*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

CPB (2016a). *Trade effects of Brexit for the Netherlands.* CPB Background Document 2016/06. The Hague.

CPB (2016b). *Brexit Costs for the Netherlands Arise from Reduced Trade*. CPB Policy Brief 2016/07. The Hague.

CPS (2016). *The Free Ports Opportunity. How Brexit could boost trade, manufacturing and the North*. Centre for Policy Studies.

DFDS (2018). Website DFDS Seaways. Geraadpleegd op 16/01/2018: https://www.dfds.com/freight-shipping.

ECSA (2017) *ECSA position paper on Brexit. Objectives, opportunities & concerns*, Brussels, May 2017. European Community Shipowners' Association (2017). *ECSA position paper on Brexit, Objectives, opportunities & concerns*.

Europees Parlement (2011). *State Aids to Seaports*. Brussels: European Union.

Europese Commissie (2014). *Maritime transport: Commission clarifies EU rules on cabotage and reports on developments in this sector*. Website geraadpleegd op 25/08/2017: https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/cabotage_en

Europees Parlement en de Raad (2004). *Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten.* Publicatieblad van de Europese Unie, L 129/6.

Europees Parlement en de Raad (2005). *Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het verhogen van de veiligheid van havens*. Publicatieblad van de Europese Unie, L 310/28.

Europees Parlement en de Raad (2015). Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG. Publicatieblad van de Europese Unie, L 123/55.

Havenbedrijf Rotterdam (2017). Nieuwsbericht op website Port of Rotterdam. Geraadpleegd op 01/09/2017: https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/havenbedrijf-rotterdam-teleurgesteld-over-nieuwe-europese-staatssteunregels

House of Commons (2016). *Brexit, how will it affect transport?* Briefing paper, CBP7633.

Jonkeren, O. & Rietveld, P. (2016). Protection of Critical Waterborne Transport Infrastructures: an Economic Review. *Transport Reviews*, 36/4, 437-453.

Klein, S. (2013). *Een vergelijking van een aantal tonnageregelingen in Europees perspectief*. Afstudeerscriptie Erasmus Universiteit Rotterdam.

NIWO (2017). *Ritmachtigingen*. Website geraadpleegd op 02/10/2017: http://www.niwo.nl/pagina/108/aanvragen/wegvervoer/ritmachtigingen.html

Norton Rose Fullbright (2016). *Impact of Brexit on the Transport Sector*. LLP NRF25674_A 07/2016.
NT (2017). Zeebrugge vreest grote verliezer van Brexit te worden. *Nieuwsblad Transport*, special Verenigd Koninkrijk en Ierland, 15-21 maart 2017, 13.

Ottaviano, G., Pessoa, J.P., Sampson, T. & van Reenen, J. (2014) *The Costs and Benefits of Leaving the EU*. No 472, CFS Working Paper Series.

Parola, F. & Coppola, G.D. (2011). Critical Issues in Managing Port Security Across EU: evidence from Italy. *International Journal of Transport Economics*, 38/3, 311-336.

PWC (2016). *Leaving the EU: Implications for the UK economy*. 2016 PricewaterhouseCoopers LLP.

Raad van de Europese Gemeenschappen (1986). Verordening (EEG) Nr. 4057/86 van de Raad van 22 december 1986 betreffende oneerlijke tariefpraktijken in het vervoer over zee. Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen, L 378/14.

Raad van de Europese Gemeenschappen (1992). Verordening (EEG) Nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de Lid-Staten (cabotage in het zeevervoer). Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen, L 364/7.

Rabobank (2017). *De permanente schade van Brexit*, Rabo Research | Economisch Onderzoek, 12 oktober 2017.

Rijksoverheid (2014). *Schultz: Staatssteun buurlanden benadeelt Nederlandse zeehavens*. Nieuwsbericht 06/03/2014. Website geraadpleegd op 01/09/2017: https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2014/03/06/schultz-staatssteun-buurlanden-benadeelt-nederlandse-zeehavens

Rijksoverheid (2017). *Vertrouwen in de toekomst*. Regeerakkoord 2017-2021. VVD, CDA, D66 en Christenunie.

Scholten, A., Rothstein, B. & Baumhauer, R. (2011). Critical Parameters for Mass-Cargo Affine Industries Due to Climate Change in Germany: Impacts of Low Water Events on Industry and Possible Adaptation Measures. In: W. Leal Filho (Ed), *The Economic, Social and Political Elements of Climate Change* (pp. 267-287). Berlin: Springer.

Stena Line (2017). *Rondetafelgesprek Brexit woensdag 7 juni 2017*. Position paper gericht aan Tweede Kamercommissie Europese Zaken. Hoek van Holland 2 juni 2017.

The Guardian (2017, 16 August). 'Potential for chaos': Wesh port fears post-Brexit customs delays. Website geraadpleegd op 27/08/2017: https://www.theguardian.com/uk-news/2017/aug/16/welsh-port-fears-chaos-of-uk-leaving-customs-union-holyhead-ireland-brexit

Tielman A, Schiereck D. (2017). Arising borders and the value of logistic companies: Evidence from the Brexit referendum in Great Britain, *Finance Research Letters*, 20, 22-28.

TLN (2016). Britten kiezen voor een Brexit ... en nu? *Transport en Logistiek*, 14, 12-14.

Trouw (2016). Scenario's. Artikel geraadpleegd op 24/06/2017: https://www.trouw.nl/home/scenario-s~ab1d3ba6/.

UK Government (2017). Website van Britse overheid over 'Ship security'. Geraadpleegd op 04/07/2017: https://www.gov.uk/guidance/maritime-security

UK Government (2018). *Government pledges to double UK fleet flying under the Red Duster*. Website bekeken 08/01/2018: https://www.gov.uk/government/news/government-pledges-to-double-uk-fleet-flying-under-the-red-duster

Watson Farley & Williams (2016). *Brexit: potential implications for the maritime sector*, July 2016. Publication code number: 58521757v1.

Wortelboer-van Donselaar, P. & Visser, J. (2014) .*Ver weg maar toch dichtbij. De positie van de zeevaartsector in de Nederlandse maritieme cluster*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Bijlage A:

Uitgaand maritiem transport: goederenstromen van Nederland naar het Verenigd Koninkrijk in 2015

NUTS3-code	NUTS3-naam	Delfzijl en Eemshaven	Harlingen	Kop van Noordholland	Amsterdam	Rotterdam	Vlaardingen	Dordrecht	Vlissingen/Terneuzen	Moerdijkgebied
UKC11	Hartlepool and Stockton-on-Tees	0	0	0	0	485.363	0	0	0	0
UKC22	Tyneside	0	0	0	157.584	62.317	0	0	0	0
UKD11	West Cumbria	0	0	0	0	0	0	0	40.209	0
UKD63	Cheshire West and Chester	0	0	0	0	2.449	0	0	0	0
UKD73	Sefton	0	0	0	0	63.270	0	0	3.614	0
UKD74	Wirral	0	0	0	0	100	0	0	0	0
UKE11	Kingston upon Hull, City of	0	0	0	0	1.049.596	0	0	0	0
UKE13	North and North East Lincolnshire	0	0	0	0	3.193.550	1.428.676	0	22.600	0
UKH14	Suffolk	0	0	0	0	613.374	1.739.311	0	3.035	0
UKH32	Thurrock	0	0	0	0	1.598.600	14.359	0	43	0
UKH33	Essex CC	0	0	0	0	3.157.371	0	0	2.075	0
UKI12	Inner London - East	0	0	0	2	2.124	0	0	0	0
UKI21	Outer London - East and North East	0	0	0	0	0	0	0	663.862	0
UKJ26	Surrey	0	0	0	0	8	0	0	0	0
UKJ32	Southampton	0	0	0	0	8.560	0	0	1.050	0
UKJ33	Hampshire CC	0	0	0	0	9.724	0	0	29	0
UKJ41	Medway	0	0	0	0	85	0	0	0	0
UKJ42	Kent CC	0	0	0	1.194	11.365	0	0	48.332	0
UKK22	Dorset CC	0	0	0	0	5.432	0	0	0	0
UKK41	Plymouth	0	0	0	0	3.562	0	0	0	0
UKL14	South West Wales	0	0	0	0	21	0	0	0	0

NUTS3-code	NUTS3-naam	Delfzijl en Eemshaven	Harlingen	Kop van Noordholland	Amsterdam	Rotterdam	Vlaardingen	Dordrecht	Vlissingen/Terneuzen	Moerdijkgebied
UKL18	Swansea	0	0	0	0	0	0	0	10.000	0
UKL22	Cardiff and Vale of Glamorgan	0	0	0	0	12	0	0	0	0
UKM21	Angus and Dundee City	0	0	0	0	0	0	0	19.667	0
UKM26	Falkirk	0	0	0	0	356.899	0	0	31	0
UKM35	Inverclyde, East Renfrewshire and Renfrewshire	0	0	0	0	77	0	0	0	0
UKM50	Aberdeen City and Aberdeenshire	0	0	0	0	0	0	0	2.828	0
UKM66	Shetland Islands	0	0	0	857	0	0	0	0	0
UKN01	Belfast	0	0	0	0	124.417	0	0	0	0
UKZZZ	Overig UK	96.404	0	27	1.427.300	6.134.779	230.027	139.073	1.302.411	56.286
	Totaal	**96.404**	**0**	**27**	**1.586.937**	**16.883.055**	**3.412.373**	**139.073**	**2.119.786**	**56.286**

Bron: CBS, Publicatiebestand zeevaart 2015; bewerking KiM.

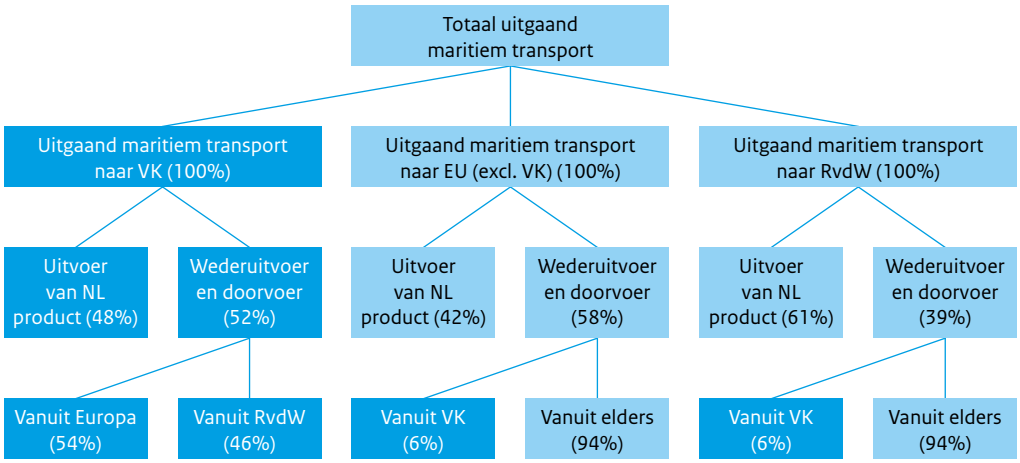
Bijlage B:

Toelichting op schatting Brexit-effect op uitgaand transport

Bilateraal effect

Met (1) de statistiek van de in-, uit- en doorvoer in waarde en gewicht en naar vervoerwijze[28] voor 2010 en (2) data over internationale handel van Nederland in 2010, beide afkomstig van het CBS, is bepaald welk deel van het uitgaande maritieme transport van Nederland een relatie heeft met het Verenigd Koninkrijk. Dit is gedaan door per handelsblok te bekijken welk deel van het uitgaande transport uitvoer van in Nederland geproduceerde producten betreft en welk deel doorvoer en wederuitvoer betreft (met een uitsplitsing naar herkomst vanuit het Verenigd Koninkrijk, Europa of de Rest van de Wereld). Figuur B1 geeft deze exercitie schematisch weer. De donkerblauwe blokken geven aan waar de relatie met het Verenigd Koninkrijk ligt.

Figuur B1 Uitsplitsing totaal uitgaand maritiem transport, in 2010. Bron: CBS; berekeningen KiM.



Vervolgens is aan de verschillende goederenstromen in figuur B1, het betreffende effect van de Brexit in het WTO-scenario gekoppeld. Zie hiervoor tabel B1.[29] De percentages in kolom 2 zijn afkomstig uit figuur B1 en die in kolom 3 uit CPB (2016a).

[28] Deze statistiek is in ontwikkeling bij het CBS en daarom vooralsnog alleen beschikbaar voor 2010. In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van het aandeel (en geen absolute hoeveelheden) doorvoer/wederuitvoer in het totaal uitgaand maritiem transport, waarvan mag worden aangenomen dat dit vrij constant is over de tijd. Het toepassen van aandelen berekend voor het jaar 2010 op getransporteerde hoeveelheden in 2015 wordt dan ook niet als bezwaarlijk beschouwd.

[29] Omdat we in deze bijlage de methode willen toelichten, wordt het voldoende geacht om één van de scenario's te tonen.

Tabel B1 Onderverdeling totaal uitgaande maritiem transport Nederland met een relatie met het Verenigd Koninkrijk, in 2010

Omschrijving aandeel	Aandeel	Brexit-effect WTO-scenario
Transport naar VK		
Uitgaand maritiem transport naar VK o.b.v. NL productie	48%	-51,5%
Uitgaand transport naar VK vanuit Europa	28%[30]	-56,6%
Uitgaand transport naar VK vanuit RvdW[31]	24%	+7,3%
Transport naar Europa en RvdW		
Uitgaand transport naar Europa (excl. VK) vanuit VK	3,6%	-51,3%
Uitgaand transport naar RvdW vanuit VK	2,4%	+1,7%

Zoals vermeld in de hoofdtekst, is het effect van de Brexit op het uitgaande maritieme transport van Nederlandse zeehavens geschat met data voor 2015. Daarvoor is het publicatiebestand zeevaart 2015 van het CBS gebruikt. Het databestand bevat het aantal geladen tonnen (uitgaande tonnen) uitgesplitst naar onder andere Nederlandse haven van laden, land van lossen en, indien dit land in de EU ligt, ook de NUTS3-regio van lossen. Voor het bilaterale effect zijn in dit bestand alle geladen tonnen in Nederlandse zeehavens (1) met als bestemming de Britse regio's of (2) met als bestemming andere landen én als herkomst de Britse regio's, gefilterd. Hiermee is alle uitgaande maritieme transport vanuit Nederlandse zeehavens met een relatie met het Verenigd Koninkrijk uit het totale uitgaande maritieme transport van de Nederlandse zeehavens gehaald. Vervolgens is het uitgaande maritieme transport verdeeld over de groepen in tabel B1 per zeehaven, op basis van de berekende aandelen. Op ieder aandeel is een ander effect van de Brexit op de handel van toepassing, zoals te zien is in tabel B2. Zo is de -51,5 procent in tabel B2 van toepassing op het deel van het uitgaande maritieme transport naar het Verenigd Koninkrijk dat in Nederland is geproduceerd. De -56,6 procent is van toepassing op het deel van het uitgaande maritieme transport naar het Verenigd Koninkrijk wat vanuit Europa Nederland is binnen gekomen. Voor het deel dat vanuit de rest van de wereld Nederland is binnengekomen, is er sprake van een positief handelseffect (+7,3 procent) volgens tabel B2. Dit kan worden verklaard doordat de rest van de wereld na de Brexit voor wat betreft de export naar het Verenigd Koninkrijk niet meer te maken heeft met het gemeenschappelijke EU-buitentarief, maar met het (gunstigere) tarief dat het Verenigd Koninkrijk dan hanteert. Ten slotte is er het uitgaande transport naar de EU en de rest van de wereld, dat voor een (klein) deel afkomstig is vanuit het Verenigd Koninkrijk en in meer of mindere mate wordt beïnvloed door de Brexit. In tabel B2 is bovenstaande exercitie geïllustreerd voor de haven van Rotterdam.

Tabel B2 Berekening bilaterale Brexit-effect voor uitgaand transport Rotterdam

Omschrijving aandeel	Aandeel	Tonnen 2015	Brexit-effect WTO-scenario	Tonnen 2015 WTO-scenario
Uitgaand naar VK	100%	16.883.055		10.330.508
NL productie	48%	8.120.140	-51,5%	3.938.268
Vanuit Europa (excl. VK)	28%	4.711.060	-56,6%	2.044.600
Vanuit RvdW	24%	4.051.855	+7,3%	4.347.640
Uitgaand naar EU (excl. VK)	100%	20.248.260		19.939.430
Vanuit VK	3,6%	736.958	-51,3%	358.899
Uitgaand naar RvdW	100%	95.215.954		96.276.296
Vanuit VK	2,4%	2.329.584	+1,7%	2.369.186

[30] Als volgt berekend: 0,52 x 0,54 = 0,28.
[31] RvdW = rest van de wereld.

Trade diversion effect

Het trade diversion-effect betreft het effect van de Brexit op het uitgaande maritieme transport van Nederlandse zeehavens dat geen relatie heeft met het Verenigd Koninkrijk. Zo zal Nederland na de Brexit meer gaan exporteren naar andere EU-landen, omdat voor die landen de import vanuit het Verenigd Koninkrijk minder 'efficiënt' is (tegen hogere kosten zal moeten plaatsvinden). Indien die landen dezelfde producten uit een EU-land (zoals Nederland) kunnen importeren tegen lagere kosten, dan zullen ze van importland wisselen.

Voor het trade diversion-effect is precies dezelfde procedure gebruikt als beschreven bij het bilaterale effect. Tabellen B3 en B4 laten de aandelen van drie hoofdgroepen en het effect van de Brexit in geval van het WTO-scenario zien. Deze aandelen en effecten zijn vervolgens gekoppeld aan het publicatie-bestand zeevaart 2015 van het CBS. Voor het trade diversion-effect zijn in dit bestand eerst alle geladen tonnen in Nederlandse zeehavens met als bestemming andere EU-landen (behalve het Verenigd Koninkrijk) en landen elders in de wereld gefilterd. De aandelen en effecten zijn hierop toegepast. Tabel B5 illustreert dit voor de haven van Rotterdam. Ten slotte bevat tabel B6 een decompositie van het totale effect voor de haven van Rotterdam. Hierin is de verandering van het uitgaande transport in het WTO-scenario (ten opzichte van het baseline-scenario) onderverdeeld naar (1) het bilaterale effect voor in Nederland geproduceerde goederen, (2) het bilaterale effect voor de wederuitvoer en doorvoer, (3) het trade diversion-effect voor het uitgaande transport naar de EU en (3) het trade diversion-effect voor het uitgaande transport naar de rest van de wereld.

Tabel B3 Onderverdeling totaal uitgaand maritiem transport Nederland naar de EU, in 2010, naar drie hoofdgroepen.

Omschrijving aandeel	Aandeel[32]	Brexit-effect WTO-scenario
Uitgaand maritiem transport o.b.v. NL productie	42%	+0,7%
Uitgaand transport vanuit Europa (excl. VK)	29%	+0,5%
Uitgaand transport vanuit RvdW	25%	-0,3%

Tabel B4 Onderverdeling totaal uitgaand maritiem transport Nederland naar rest van de wereld, in 2010, naar drie hoofdgroepen.

Omschrijving aandeel	Aandeel	Brexit-effect WTO-scenario
Uitgaand maritiem transport o.b.v. NL productie	61%	+1,5%
Uitgaand transport vanuit Europa (excl. VK)	20%	+0,7%
Uitgaand transport vanuit RvdW	17%	+0,1%

[32] De som van de aandelen is 96,4 procent. Samen met de 3,6 procent in tabel B1 (en B2) maakt dit 100 procent.

Tabel B5 Berekening trade diversion-effect van Brexit voor uitgaand transport Rotterdam

Omschrijving aandeel	Aandeel	Tonnen 2015	Brexit-effect WTO-scenario	Tonnen 2015 WTO-scenario
		EU (excl. VK)		
Totaal uitgaand	100,0%[33]	20.248.260		19.939.430
NL productie	42,3%	8.567.585	0,7%	8.627.558
Vanuit Europa (excl. VK)	29,0%	5.880.814	0,5%	5.910.218
Vanuit RvdW	25,0%	5.057.929	-0,3%	5.042.755
		RvdW		
Totaal uitgaand	100,0%	95.215.954		96.276.296
NL productie	61,2%	58.308.141	1,5%	59.182.763
Vanuit Europa (excl. VK)	19,5%	18.589.717	0,7%	18.719.845
Vanuit RvdW	16,8%	15.988.512	0,1%	16.004.501

Tabel B6 Decompositie totale Brexit-effect voor uitgaand transport voor de haven van Rotterdam in WTO-scenario

Scenario	Bilateraal NL productie	Bilateraal weder-uitvoer/doorvoer	Trade diversion EU	Trade diversion RvdW	Totaal
2015 baseline	8.120.140	11.829.456	19.506.328	92.886.370	132.342.295
2015 WTO	3.938.268	9.120.325	19.580.531	93.907.109	126.546.234
Verschil	-4.181.872	-2.709.131	74.203	1.020.739	-5.796.061
Bijdrage aan daling totaal	-3,2%	-2,0%	0,1%	0,8%	-4,4%

[33] Dit totaal uitgaande transport naar landen in de EU (excl. VK) komt dus tot stand door uitgaand transport vanaf Rotterdam naar de EU (excl. VK) van goederen die in Nederland zijn geproduceerd (42,3 procent), uitgaand transport naar de EU (excl. VK) via Rotterdam van goederen die in andere landen in de EU (excl. VK) zijn geproduceerd (29,0 procent), uitgaand transport naar de EU (excl. VK) via Rotterdam van goederen die in de rest van de wereld zijn geproduceerd (25,0 procent), en uitgaand transport naar de EU (excl. VK) via Rotterdam van goederen die in het Verenigd Koninkrijk zijn geproduceerd (3,6 procent). De 3,6 procent staat niet genoemd in tabel B5 (maar in tabel B2) omdat die onderdeel uitmaakt van het bilaterale effect en niet van het trade diversion-effect.

Bijlage C:

Inkomend maritiem transport: goederenstromen van het Verenigd Koninkrijk naar Nederland in 2015

NUTS3-code	NUTS3-naam	Delfzijl en Eemshaven	Harlingen	Kop van Noordholland	Amsterdam	Rotterdam	Vlaardingen	Dordrecht	Vlissingen/Terneuzen	Moerdijkgebied
UKC11	Hartlepool and Stockton-on-Tees	1163	0	0	322930	1590436	0	5605	171816	79550
UKC12	South Teesside	365	0	0	78979	99531	0	2574	11159	2621
UKC14	Durham CC	0	0	0	0	0	0	1201	0	0
UKC21	Northumberland	0	0	0	0	11932	0	0	22126	3616
UKC22	Tyneside	0	0	0	114978	69730	0	0	0	326
UKC23	Sunderland	201	0	0	0	0	0	0	0	0
UKD34	Greater Manchester South West	0	0	0	0	2337	0	0	0	0
UKD63	Cheshire West and Chester	0	0	0	693311	624570	0	18647	30893	73468
UKD71	East Merseyside	0	0	0	0	4197	0	0	0	0
UKD73	Sefton	2531	0	0	0	85111	0	0	0	0
UKD74	Wirral	0	0	0	31971	180664	0	998	0	4198
UKE11	Kingston upon Hull, City of	1800	0	0	7399	372924	17499	0	5500	860
UKE12	East Riding of Yorkshire	11188	0	0	10134	145775	0	0	0	0
UKE13	North and North East Lincolnshire	7501	0	0	578381	2236178	717078	40556	183503	112743
UKF30	Lincolnshire	14225	0	0	16872	12752	30493	0	0	0
UKH13	Norfolk	0	0	35	6461	42160	61376	5903	0	0
UKH14	Suffolk	0	0	0	61945	261621	1163994	3150	8115	416
UKH32	Thurrock	0	0	0	883	863750	21620	5914	24982	0
UKH33	Essex CC	0	0	0	1019	1303249	0	0	0	0
UKI12	Inner London - East	0	0	0	0	2505	0	0	0	0

NUTS3-code	NUTS3-naam	Delfzijl en Eemshaven	Harlingen	Kop van Noordholland	Amsterdam	Rotterdam	Vlaardingen	Dordrecht	Vlissingen/Terneuzen	Moerdijkgebied
UKI21	Outer London - East and North East	0	0	0	18880	80904	12205	0	296607	0
UKJ22	East Sussex CC	2997	0	0	0	6790	0	0	2032	0
UKJ24	West Sussex	22271	0	0	1235	2750	8550	0	2750	0
UKJ26	Surrey	0	0	0	0	14197	0	0	0	0
UKJ31	Portsmouth	0	0	0	0	164	0	0	0	0
UKJ32	Southampton	25286	0	0	8125	26795	14267	2850	49719	0
UKJ33	Hampshire CC	0	0	0	221594	1718127	10251	0	93839	64534
UKJ34	Isle of Wight	0	0	0	9132	0	0	0	0	0
UKJ41	Medway	0	0	0	0	750	0	0	181484	18597
UKJ42	Kent CC	43315	6600	0	0	13307	0	0	344253	0
UKK11	Bristol, City of	9313	0	0	0	2719	0	0	0	0
UKK12	Bath and North East Somerset, North Somerset and South Gloucestershire	0	0	0	0	0	0	0	31179	0
UKK13	Gloucestershire	0	0	0	0	7548	3149	0	0	0
UKK21	Bournemouth and Poole	0	2850	0	0	11335	0	6063	0	800
UKK22	Dorset CC	0	0	0	0	71254	0	0	0	0
UKK30	Cornwall and Isles of Scilly	0	0	0	30922	3943	0	0	0	5364
UKK41	Plymouth	0	0	0	49076	1925	5751	0	0	0
UKK43	Devon CC	0	0	0	1650	16033	0	1100	0	0
UKL12	Gwynedd	0	0	0	0	2500	0	0	0	0
UKL14	South West Wales	0	0	0	196942	440080	0	0	9271	132150
UKL21	Monmouthshire and Newport	23381	3003	0	121756	2724	0	0	0	0
UKL22	Cardiff and Vale of Glamorgan	0	0	0	1796	28023	0	0	0	0
UKL24	Powys	1704	0	0	0	0	0	0	0	0
UKM21	Angus and Dundee City	0	0	0	0	8249	6665	1168	384	0
UKM22	Clackmannanshire and Fife	0	0	0	107816	274294	0	0	153607	20241
UKM25	Edinburgh, City of	0	0	0	26582	1920561	4397	0	0	0
UKM26	Falkirk	0	0	0	421867	1901998	0	0	88922	58271
UKM34	Glasgow City	0	0	0	4525	109	0	0	197	0

NUTS3-code	NUTS3-naam	Delfzijl en Eemshaven	Harlingen	Kop van Noordholland	Amsterdam	Rotterdam	Vlaardingen	Dordrecht	Vlissingen/Terneuzen	Moerdijkgebied
UKM35	Inverclyde, East Renfrewshire and Renfrewshire	0	0	0	0	970	0	0	0	0
UKM37	South Ayrshire	0	0	0	0	0	0	1502	0	0
UKM50	Aberdeen City and Aberdeenshire	0	0	204	7078	3026417	0	0	751	0
UKM61	Caithness & Sutherland and Ross & Cromarty	0	0	0	5815	84228	0	0	128	0
UKM62	Inverness & Nairn and Moray, Badenoch & Strathspey	0	0	0	22193	3033	2091	0	2060	0
UKM63	Lochaber, Skye & Lochalsh, Arran & Cumbrae and Argyll & Bute	0	0	1619	1034936	0	0	0	15177	0
UKM65	Orkney Islands	0	0	0	0	864013	0	0	0	0
UKM66	Shetland Islands	1680	14717	0	930	1354064	0	0	0	0
UKN01	Belfast	25780	0	0	25579	319860	2389	2750	8305	0
UKN05	West and South of Northern Ireland (UK)	0	0	0	0	0	0	0	0	3210
UKZZZ	Overig UK	5395	0	0	9672	2150870	0	1005	24519	1114
	Totaal	**200096**	**27170**	**1858**	**4253364**	**22269956**	**2081775**	**100986**	**1763278**	**582079**

Bron: CBS, Publicatiebestand zeevaart 2015; bewerking KiM

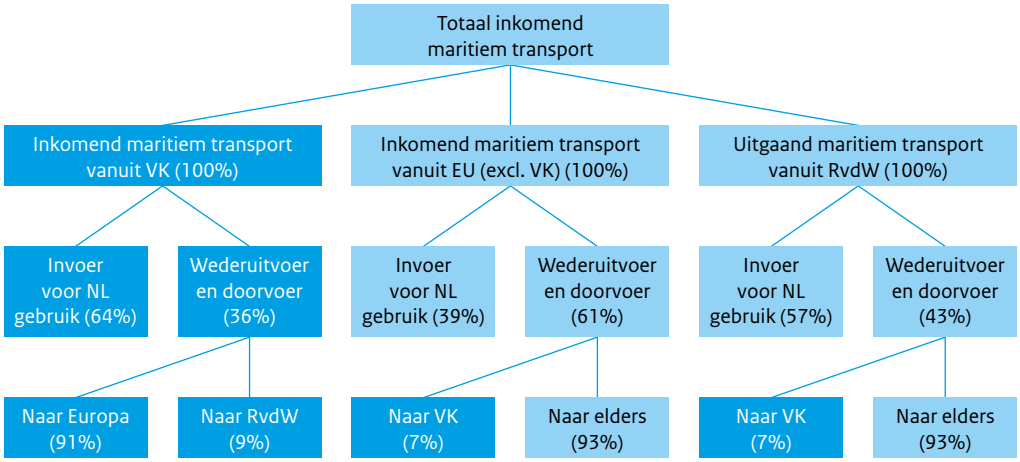
Bijlage D:

Toelichting op schatting Brexit-effect op inkomend transport

Bilaterale effect

Net als bij de analyse van het uitgaande transport is ook voor het inkomende transport gebruik gemaakt van (1) de statistiek van de in-, uit- en doorvoer in waarde en gewicht en naar vervoerwijze[34] voor 2010 en (2) data over internationale handel van Nederland in 2010. Hiermee is bepaald welk deel van het inkomende maritieme transport in Nederland een relatie heeft met het Verenigd Konikrijk. Schematisch ziet dit eruit als in figuur D1.

Figuur D1 Uitsplitsing totaal inkomend maritiem transport 2010. Bron: CBS; berekeningen KiM.



Met de percentages in figuur D1 is het totale inkomende maritieme transport in 2010 onderverdeeld in een aantal goederenstromen. De donkerblauwe blokken (goederenstromen) hebben een relatie met het Verenigd Koninkrijk en bepalen daarom gezamenlijk het bilaterale effect. Deze stromen staan vermeld in tabel D1. In deze tabel is in kolom 3 aan iedere goederenstroom het voor die goederenstroom specifieke effect van de Brexit gekoppeld. Deze percentages zijn afkomstig uit tabel D2.

[34] Deze statistiek is momenteel in ontwikkeling bij het CBS en daarom vooralsnog alleen beschikbaar voor 2010. In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van het aandeel (en geen absolute hoeveelheden) doorvoer/wederuitvoer in totaal uitgaand maritiem transport, waarvan mag worden aangenomen dat dit vrij constant is over de tijd. Het toepassen van aandelen berekend voor het jaar 2010 op getransporteerde hoeveelheden in 2015 wordt dan ook niet beschouwd als een bezwaar.

Tabel D1 Inkomend maritiem transport Nederland met een relatie met het Verenigd Koninkrijk, in 2010.

Omschrijving aandeel	Aandeel	Brexit-effect WTO-scenario
Transport vanuit VK		
Inkomend maritiem transport vanuit VK voor gebruik in NL	64%	-44,5%
Inkomend transport vanuit VK naar Europa	33%	-51,3%
Inkomend transport vanuit VK naar RvdW	3%	+1,7%
Transport vanuit Europa en RvdW		
Inkomend transport vanuit Europa (excl. VK) naar VK	2,8%	-56,6
Inkomend transport vanuit RvdW naar VK	4,0%	+7,3

Met behulp van het publicatiebestand zeevaart 2015 van het CBS is vervolgens het bilaterale effect van de Brexit op het inkomende maritieme transport berekend. De aandelen en effecten in tabel D1 zijn toegepast op de verschillende inkomende maritieme goederenstromen van de Nederlandse zeehavens. In tabel D2 is dit gepresenteerd voor de haven van Rotterdam.

Tabel D2 Berekening bilaterale Brexit effect voor inkomend transport Rotterdam (van het Verenigd Koninkrijk naar Rotterdam).

Omschrijving aandeel	Aandeel	Tonnen 2015	Brexit-effect WTO-scenario	Tonnen 2015 WTO-scenario
Inkomend vanuit VK	100%	22.269.956		12.654.287
NL gebruik	63,5%	14.147.875	-44,5%	7.852.071
Naar Europa (excl. VK)	33,1%	7.374.419	-51,3%	3.591.342
Naar RvdW	3,4%	747.662	1,7%	760.373
Inkomend vanuit EU (excl. VK)	100%	37.149.432		36.681.998
Naar VK	2,8%	1.038.023	-56,6%	450.502
Inkomend vanuit RvdW	100%	245.156.756		245.150.599
Naar VK	4,0%	9.749.187	7,3%	10.460.877

Trade diversion-effect

Vanuit het perspectief van inkomende stromen is het trade diversion-effect het effect van de Brexit op het inkomende maritieme transport van Nederlandse zeehavens vanuit handelsblokken anders dan vanuit het Verenigd Koninkrijk. Zo zou Nederland na de Brexit meer kunnen gaan importeren vanuit andere EU-landen, omdat voor Nederland de import vanuit het Verenigd Koninkrijk minder 'efficiënt' is geworden (tegen hogere kosten zal moeten plaatsvinden). Indien Nederland producten die het voorheen uit het Verenigd Koninkrijk betrok, in de nieuwe situatie tegen lagere kosten kan importeren uit een ander EU-land, dan zal Nederland voor die producten van importland wisselen. Voor de inschatting van het trade diversion-effect is precies dezelfde procedure gebruikt als beschreven bij het bilaterale effect. Verschil is dat het trade diversion-effect betrekking heeft op het inkomende maritieme transport vanuit EU-landen en landen in de rest van de wereld (en geen relatie heeft met het Verenigd Koninkrijk). Tabellen D3 en D4 laten de aandelen zien van de goederenstromen met bijbehorend Brexit-effect in geval van het WTO-scenario. Uit tabel D3 blijkt dat het inkomende transport vanuit de EU een lichte boost krijgt door de Brexit. Dit komt onder andere doordat Nederland meer gaat importeren vanuit de EU (in plaats van uit het Verenigd Koninkrijk). Datzelfde geldt voor andere EU-landen (die daarvoor gebruik maken van Nederlandse zeehavens). Ook rest van de wereld zal iets meer uit de EU gaan halen (in plaats van uit het Verenigd Koninkrijk) via Nederland. Het inkomende transport vanuit de rest van de wereld (tabel D4) neemt over de hele genomen juist iets af.

Tabel D3 Onderverdeling inkomend maritiem transport Nederland vanuit de EU, in 2010, naar drie hoofdgroepen

Omschrijving aandeel	Aandeel[35]	Brexit-effect WTO-scenario
Inkomend maritiem transport voor gebruik in NL	57%	+0,2%
Inkomend transport naar Europa	37%	+0,5%
Inkomend transport naar RvdW	4%	+0,7%

Tabel D4 Onderverdeling inkomend maritiem transport Nederland vanuit rest van de wereld, in 2010, naar drie hoofdgroepen.

Omschrijving aandeel	Aandeel	Brexit-effect WTO-scenario
Aandeel inkomend maritiem transport voor gebruik in NL	38%	-0,5%
Aandeel inkomend transport naar Europa	52%	-0,3%
Aandeel inkomend transport naar RvdW	6%	+0,1%

Door de aandelen en effecten in de tabellen D3 en D4 te combineren met het publicatiebestand zeevaart 2015 van het CBS is ten slotte het trade diversion-effect van de Brexit op het inkomende maritieme transport ingeschat. Tabel D5 laat zien hoe dit is gedaan voor de haven van Rotterdam. Tabel D6 ten slotte laat voor de haven van Rotterdam zien hoe de totale verandering van het inkomende transport in het WTO-scenario is onderverdeeld naar een bilateraal effect voor de consumptie in Nederland, een bilateraal effect voor de wederuitvoer en doorvoer, het trade diversion-effect voor het inkomende transport vanuit de EU en het trade diversion-effect voor het inkomende transport vanuit de rest van de wereld.

[35] De som van de aandelen is 97,2 procent. Samen met de 2,8 procent uit tabel D2 (en ook vermeld in tabel D1) maakt dit 100 procent.

Tabel D5 Berekening trade diversion-effect van Brexit voor inkomend transport Rotterdam.

Omschrijving aandeel	Aandeel	Tonnen 2015	Brexit-effect WTO-scenario	Tonnen 2015 WTO-scenario
		EU (excl. VK)		
Totaal inkomend	100,0%[36]	37.149.432		36.681.998
NL gebruik	56,7%	21.079.142	0,2%	21.121.301
Naar Europa (excl. VK)	36,7%	13.648.500	0,5%	13.716.743
Naar RvdW	3,7%	1.383.766	0,7%	1.393.452
		RvdW		
Totaal inkomend	100,0%	245.156.756		245.150.599
NL gebruik	38,5%	94.348.966	-0,5%	93.877.222
Naar Europa (excl. VK)	52,3%	128.187.644	-0,3%	127.803.081
Naar RvdW	5,3%	12.996.423	0,1%	13.009.420

Tabel D6 Decompositie totale Brexit-effect voor inkomend transport haven van Rotterdam in WTO-scenario.

Scenario	Bilateraal NL productie	Bilateraal weder-uitvoer/doorvoer	Trade diversion EU	Trade diversion RvdW	Totaal
2015 baseline	14.147.875	18.909.291	36.111.409	235.533.034	304.701.608
2015 WTO	7.852.071	15.263.094	36.231.496	234.689.722	294.036.382
Verschil	-6.295.804	-3.646.197	120.087	-843.311	-10.665.226
Bijdrage aan daling totaal	-2,1%	-1,2%	0,0%	-0,3%	-3,5%

[36] Dit totaal inkomende transport vanuit landen in de EU (excl. VK) komt dus tot stand door inkomend transport vanuit de EU (excl. VK) naar Rotterdam van goederen die in Nederland worden gebruikt (56,7 procent), inkomend transport vanuit de EU (excl. VK) via Rotterdam van goederen die in andere landen in de EU (excl. VK) worden gebruikt (36,7 procent), inkomend transport vanuit de EU (excl. VK) via Rotterdam van goederen die in de rest van de wereld worden gebruikt (3,7 procent), en inkomend transport vanuit de EU (excl. VK) via Rotterdam van goederen die in het Verenigd Koninkrijk worden gebruikt (2,8 procent). De 2,8 procent staat niet genoemd in tabel D5 (maar in tabel D2) omdat die onderdeel uitmaakt van het bilaterale effect en niet van het trade diversion-effect.

Colofon

Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Februari 2018

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

ISBN/EAN
978-90-8902-179-3

KiM-18-A02

Auteur
Olaf Jonkeren

Vormgeving en opmaak
VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoon: 070 456 19 65
Fax: 070 456 75 76

Website: www.kimnet.nl
E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl.
U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.

Mobiliteitsbeleid
Kennisinstituut
voor

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/of de staatssecretaris van IenW weer te geven.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

www.kimnet.nl

ISBN/EAN: 978-90-8902-179-3

Februari 2018 | KiM-18-A02