

Ook 'zachte' brexit levert schade op

Sonny Duijn, Sector Econoom

Tel: +31 (0)6 51 18 63 89 / sonny.duijn@nl.abnamro.com

De Europese Unie (EU) en het Verenigd Koninkrijk (VK) gaan naar verwachting met een handelsdeal uit elkaar. Maar zelfs een 'zachte' brexit met vrijhandelsverdrag kost de Nederlandse economie ruim 4,5 miljard euro en 17.700 banen. Het grootste deel van die schade gaat via een handelspartner aan wie een product of dienst wordt geleverd. De forse schade remt de herstelkracht van de economie nadat het coronavirus onder controle is.¹

Met de eindstreep in zicht loopt de spanning over de brexit op. Formeel heeft het Britse vertrek in februari al plaatsgevonden, maar tot en met 31 december 2020 is sprake van een overgangperiode met onveranderde spelregels over de handel. Halverwege dit jaar heeft de Britse regering de kans om die voorbereidingsperiode te verlengen laten schieten.

Op dit moment lopen het bestrijden van de coronapandemie en de voorbereidingen op de brexit dwars door elkaar. Terwijl ingrijpende aankondigingen van nationale 'lockdowns' schering en inslag zijn, moeten de EU en het VK aan andere tafels hun ingewikkelde scheiding vorm geven. Halverwege november is op nog geen van de heetste hangijzers een deal bekendgemaakt. Zo is het vooralsnog onduidelijk of vissers uit de EU toegang krijgen tot Britse wateren. Daarnaast ontbreekt een overeenkomst over welke eisen de Britten gaan stellen over de veiligheid, certificering, duurzaamheid en gezondheid van producten die zij invoeren.

Wanneer de EU en het VK te elfder ure een zachte brexit weten te bedingen, treedt een vrijhandelsverdrag in werking waarbij geen invoertarieven gelden en grote mate van overeenstemming bestaat over de eisen die de Britten aan hun invoer opleggen. Hoewel dat de grenscontroles, wachttijden en de administratiestapel beperkt houdt, ontstaan wel degelijk dergelijke 'extra handelsbelemmeringen' die kosten met zich meebrengen en schade aan het Nederlandse bedrijfsleven geven. Dit uiteraard omdat het VK een van onze belangrijkste handelspartners is, maar tevens doordat Nederlandse sectoren sterk verweven zijn met andere sectoren in binnen- en buitenland en dus indirect worden geraakt.

¹ Deze publicatie is tot stand gekomen in samenwerking met Hylke van den Bussche, hoofd van de vakgroep Internationale Economie aan de Universiteit van Leuven.

Die geschatte schade van ruim 4,5 miljard euro ten opzichte van de economie van vorig jaar kan zelfs hoger uitvallen als bedrijven een aantal praktische voorbereidingen niet treffen. Zo hebben zij een registratienummer ([Eori](#)) van de belastingdienst nodig om überhaupt producten naar niet-EU-landen te exporteren. Verder verschuift de productaansprakelijkheid naar Nederlandse importeurs, waar deze voorheen bij hun Britse leveranciers lag. Het op peil houden van kennis is van belang, bijvoorbeeld via de brexit-loketten van de overheid.² Voor bedrijven die nog niet klaar zijn, volgens VNO-NCW ongeveer de helft, zijn de komende weken cruciaal.

Mocht een overeenkomst helemaal uitblijven, dan dreigt een 'harde' brexit. In dat geval gaan beide partijen invoertarieven heffen op een deel van elkaars producten en ontstaan extra handelsbelemmeringen in de vorm van strengere grensinspecties, langere wachtrijen en extra documentatie. Het leidt samen tot een sterke terugval van de vraag uit het VK en kost Nederland 17,5 miljard euro aan toegevoegde waarde en bijna 70.000 banen. Dit maakt de capaciteit van de economie zoals die nu georganiseerd is kleiner en remt zo het herstel van de coronaklap.

De berekeningen voor de zachte en harde brexit zijn afgeleid van het globaal-netwerkmodel van de Universiteit van Leuven. Daarbij wordt geen rekening gehouden met eventuele positieve effecten van de brexit doordat bijvoorbeeld Britse bedrijven zich in Nederland vestigen of doordat scherp concurrerende Britse bedrijven mogelijk op achterstand worden gezet. In de rest van de publicatie gaan we nader in op de schade die de brexit in beide scenario's berokkent, en maken we daarbij een onderscheid tussen directe en indirecte schade. Daarbij bespreken we diverse goederensectoren en dienstensectoren aan de hand van het globaal-netwerkmodel.³

Zachte brexit: extra handelsbelemmeringen leiden tot vraaguitval

Bij een zachte brexit⁴ heffen de EU en het VK geen invoertarieven op elkaars producten, maar wordt de schade toegebracht door de extra handelsbelemmeringen die horen bij handel met landen van buiten de unie. Door de volgend jaar [gefaseerd](#) ingevoerde grenscontroles ontstaan langere wachtrijen en gaat de handel gepaard met extra documentatielast. Dit leidt tot stijgingen in personeelskosten en transportkosten per zending. Kwekerscoöperatie Royal Flora Holland houdt rekening met minstens vier uur vertraging in de export van sierteelt.

Bovendien nemen voorraadkosten toe. Een aantal bedrijven zal namelijk extra voorraden aanhouden nu de (snelheid van) handel belemmerd wordt. Dit heeft bijvoorbeeld invloed op handelsketens die volgens het 'just-in-time'-principe werken, gericht op lage voorraadkosten en zeer snelle bevoorrading. Dit is bijvoorbeeld in de autosector het geval. Producent Honda rekende enkele jaren geleden voor dat een kwartier vertraging aan de grens, waardoor zij de onderdelen voor Britse fabrieken later krijgen, hen jaarlijks liefst tot 850.000 Britse pond zou kosten.⁵

² In [deze publicatie](#) is onder meer een aantal van deze praktische tips te lezen.

³ Meer informatie over deze methode van de Universiteit van Leuven is te lezen in bijvoorbeeld [deze publicatie](#).

⁴ Wij gaan uit van een 'zachte brexit'. Meer hierover is bijvoorbeeld te lezen in [deze publicatie](#) van het ABN AMRO Economisch Bureau.

⁵ Zie [deze publicatie](#) van UK in a Changing Europe, een initiatief van London School of Economics. Een deel van de productie van Honda wordt – mogelijk mede door de brexit – verplaatst naar Japan.

Terugval van de vraag verschilt per product

Deze extra handelsbelemmeringen zijn bij een zachte brexit gelijk aan het equivalent van een invoertarief van 2,77 procent aan beide grenzen, waarbij wordt aangenomen dat kosten worden doorberekend in de keten.⁶ Die hogere kosten hebben een negatief effect op de vraag van Britse klanten naar producten uit EU-landen. Die gevolgen van deze extra belemmeringen kunnen de komende jaren met vertraging doorwerken en zo het bedrijfsleven raken. Bijvoorbeeld exporteurs van machines, chemische producten en voeding⁷ worden geraakt, daar zij veel zaken doen met Britse afnemers, zoals te zien in Tabel 1.

Tabel 1 – Producten die relatief vaak van Nederland naar het VK worden geëxporteerd

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (jaar: 2019), bewerking ABN AMRO

	Exportwaarde in miljoenen	Aandeel afzetmarkt VK
Machines en vervoermiddelen	12.173	8%
Chemische producten	6287	7%
Voeding en levende dieren	5871	9%
Diverse gefabriceerde goederen (zoals kleding, schoenen, medische instrumenten)	5838	9%
Mineralen brandstoffen, smeermiddelen etc.	4133	6%
Toestellen voor telecommunicatie en geluid	3117	13%
Fabrikaten (als metaalwaren, papier en karton)	2941	7%
Kantoor machines en automatisch gegevensverwerkende machines	2271	11%
Voertuigen voor wegvervoer	2064	9%
Elektrische apparaten (exclusief hetgeen uit andere categorieën)	2011	7%

Door de handelsbelemmering worden alternatieven voor de Britten uit eigen land aantrekkelijker. Het verschuiven van import naar eigen producten ligt bijvoorbeeld bij producten als eieren, pluimveevlees, broccoli en bloemkool op de loer.⁸

De mate waarin de Britse vraag geraakt wordt, hangt samen met de prijselasticiteit van een product. Bij kleding leidt een prijsschok tot relatief sterke vraaguival, net als bij computers en elektronica. Bij alcohol en tabak is dit veel minder het geval.⁹ Bij het berekenen van de schade die een land door toedoen van de brexit kan oplopen, houdt het globaal-netwerkmodel rekening met verschillende elasticiteiten in productcategorieën.

⁶ Dhingra et al (2017), 'The costs and benefits of leaving the EU: Trade effects' en Vandenbussche, H, W Connell and W Simons (2017), [Global Value Chains, Trade Shocks and Jobs: An Application to Brexit](#). De kwantificering van extra handelsbelemmeringen is afgeleid van de handelsrelatie tussen de EU en de Verenigde Staten. Het effect hiervan kan vertraagd doorwerken.

⁷ Het in het model over de hele linie 2,77 procent gebruikte equivalent van extra handelsbelemmeringen is voor voeding mogelijk een onderschatting.

⁸ Zie onze [recente analyse](#) over het effect van een harde brexit voor verschillende voedingsmiddelen.

⁹ De toegepaste prijselasticiteiten in het globaalnetwerk-model zijn [in deze publicatie](#) te vinden.

Indirecte effecten door ketenafhankelijkheden

Daarnaast is het van belang rekening te houden met indirecte (keten)effecten. Wanneer de vraag vanuit het VK naar auto's en machines uit Duitsland terugvalt, hebben de betreffende Duitse producenten minder onderdelen en materialen nodig. Hun Nederlandse leveranciers worden dan indirect geraakt. Datzelfde geldt voor een agrarische toeleverancier van een Nederlandse voedingsmiddelenproducent die door de brexit minder naar het VK kan exporteren.

Met de globalisering zijn sectoren internationaal verweven geraakt. Van het verlies van ruim 4,5 miljard euro ten opzichte van het Nederlandse bruto binnenlands product van 2019, komt liefst 2,5 miljard voort uit indirecte schade via andere sectoren in binnen- en buitenland. Bijvoorbeeld in de landbouw (69 procent), de groothandelsbranche (64 procent) en de bouw (62 procent) is het indirecte aandeel in de schade erg hoog, zoals te zien in Tabel 2 en Appendix 1.

Tabel 2 – Ook sterke indirecte effecten voor Nederlandse sectoren en branches

Bron: Globaal-netwerkmodel, KU Leuven, bewerking ABN AMRO: voorbeelden van sectoren met hoge absolute brexit-schade. De categorieën corresponderen met de NACE-indeling. De cijfers betreffen toegevoegde waarde vanuit de productie (definitie van het Centraal Bureau voor de Statistiek). Een volledig overzicht is te vinden in Appendix 1.

Absolute bedragen in miljoenen euro's en bruto toegevoegde waarde vanuit de productie tegen basisprijzen¹⁰

Scenario: zachte brexit

	<i>Handelseffect</i>	<i>Procentueel</i>	<i>Aandeel indirect</i>
Totaal economie	-4559	-0,7%	55%
Groothandel en handelsbemiddeling	-639	-1,1%	64%
Machine-industrie	-267	-2,1%	22%
Chemische industrie	-232	-2,0%	39%
Voedings- en genotmiddelenindustrie	-203	-1,4%	19%
Elektrotechnische industrie	-174	-3,2%	16%
Bouwnijverheid	-161	-0,5%	62%
Landbouw	-120	-1,0%	69%
Delfstoffenwinning	-117	-1,7%	54%
Farmaceutische industrie	-95	-3,4%	11%
Metaalproductenindustrie	-92	-1,2%	62%

17.700 banen op de tocht bij zachte brexit

Dat de capaciteit van de huidige economie door toedoen van de brexit kleiner wordt, heeft ook zijn weerslag op de arbeidsmarkt.¹¹ Zelfs bij een zachte brexit gaan zo'n 17.700 voltijdbanen¹² in Nederland verloren, waarvan zo'n 9.800 het gevolg zijn van de schade door indirecte effecten. De invloed verschilt hier ook per bedrijfstak.

¹⁰ In het globaalnetwerk-model wordt gebruikgemaakt van de World Input Output Database met informatie over handelsrelaties. Deze wordt eens in de vijf jaar vernieuwd. In het model betreft dit de update uit 2016, met structuren uit 2014. Dit geeft een goede indicatie van handelsketens, omdat grote veranderingen hierin in principe lang in beslag nemen. Het aandeel van het VK in de Nederlandse export en import – in tegenstelling tot diensten – van goederen per saldo weliswaar is gedaald, maar het aandeel van Nederland in de door VK ingevoerde goederen (8,5 procent in 2019) en diensten (3,9 procent in 2019) ten opzichte van de jaren ervoor redelijk stabiel bleven. Hoewel die laatstgenoemde aandelen van Duitsland afnamen en directe handel slechts beperkt iets zegt over de structuur van netwerken, is er al met al onvoldoende aanleiding om de assumptie dat handelsketens niet structureel zijn veranderd, aan te passen.

¹¹ Konings, J., & Murphy, A. P. (2006). Do multinational enterprises relocate employment to low-wage regions? Evidence from European multinationals. *Review of World Economics*, 142(2), 267-286. In het globaalnetwerk-model is de onderkant van de bananelasticiteit voor goederensectoren toegepast. Bij elke procent verlies van toegevoegde waarde gaat hierbij 0,57 procent aan banen verloren. Bij dienstensectoren is de aanname dat die elasticiteit daar lager is.

¹² Omgerekend naar equivalenten van voltijdbanen

Zo staan voor groothandels en handelsbemiddelaars in totaal ruim 1600 banen op de tocht, bij producenten van machines ruim duizend en in zowel de voedingsmiddelen- als de landbouwindustrie een kleine duizend banen, zoals te zien in Tabel 3. Een volledig overzicht hiervan is te vinden in Appendix 2.

Een deel van deze banen kan door toedoen van de coronacrisis verdwijnen, wat betekent dat de brexit het herstel van de arbeidsmarkt beperkt.

Tabel 3 – Ook bij een zachte brexit is sprake van stevige banenverliezen

Bron: Globaal-netwerkmodel, KU Leuven, bewerking ABN AMRO; gerangschikt van waar de (absolute) schade bij een zachte brexit het hoogst is in goederensectoren. De categorieën corresponderen met de Europese NACE-indeling.

In (equivalent van) voltijdbanen van werknemers en zelfstandigen in 2019

Scenario: zachte brexit	<i>Handelseffect</i>	<i>Procentueel</i>
Totaal economie	-17704	-0,23%
Groothandel en handelsbemiddeling	-1632	-0,35%
Machine-industrie	-1022	-1,20%
Landbouw	-981	-0,58%
Voedings- en genotmiddelenindustrie	-971	-0,78%
Bouwnijverheid	-767	-0,16%
Meubelindustrie en overige industrie	-710	-0,65%
Metaalproductenindustrie	-627	-0,71%
Chemische industrie	-489	-1,14%
Elektrotechnische industrie	-473	-1,82%
Reparatie en installatie van machines	-352	-0,76%

Ook stevige schade voor de dienstensector, vooral indirect

Diensten gaan niet letterlijk de grens over, maar worden 'op afstand' afgenomen. Op die manier 'exporteerde' Nederland vorig jaar voor ruim 5 miljard euro aan vervoersdiensten en voor hetzelfde bedrag aan professionele diensten – als accounting, boekhoudingen en juridische diensten – en managementadviesdiensten naar het VK.

Hoewel geen grenscontroles plaatsvinden, is de schade in de Nederlandse dienstensector ook groot. Dat komt doordat de handel van diensten vaak vervlochten is met die van producten en dus ook mede daarvan afhankelijk is. Wanneer een Britse exporteur van producten van een Nederlands bedrijf advies krijgt over de exportstrategie, zal bij een daling van die export ook minder behoefte aan deze adviesdiensten ontstaan.

Meestal vindt de schade in de dienstensector op indirecte wijze plaats, zoals wanneer door toedoen van de brexit de Britse vraag naar een product van een Nederlandse voedingsgroothandel terugvalt. Het bedrijf hoeft door die terugval minder te vervoeren, te verzekeren en te financieren. Ook een IT-bedrijf dat track & trace-systemen voor het bedrijf levert kan daardoor te maken krijgen met een lagere vraag.

Die vervlochtenheid heeft tot gevolg dat de dienstensector stevige schade kan oplopen. Zelfs bij een zachte brexit gaan ruim 1400 banen van bijvoorbeeld notarissen, accountants en consultants verloren. In de ‘verhuur en overige zakelijke dienstverlening’, waar onder meer verhuurdiensten, administratie, congresorganisatie, secretariële dienstverlening en callcenters onder vallen, gaan ruim 2000 banen verloren. In de IT-sector staan bij een zachte brexit bijna 300 banen op het spel, zoals ook te zien in Tabel 4 en Appendix 2.

Tabel 4 – Dienstensectoren vooral indirect geraakt door brexit

Bron: Globaal-netwerkmodel, KU Leuven, bewerking ABN AMRO, voorbeelden van dienstensectoren die geraakt worden door een zachte brexit. Een veel uitgebreider overzicht is te vinden in de appendices van deze publicatie.

	Effect op toegevoegde waarde in miljoenen	Effect op banen	Aandeel indirect
<i>Scenario: zachte brexit</i>			
Juridisch en managementadvies	-442	-1479	62%
Verhuur en overige zakelijke diensten	-318	-2018	83%
Bankwezen	-175	-136	94%
Vervoer over land	-108	-551	64%
Openbaar bestuur en overheidsdiensten	-108	-354	60%
Opslag, dienstverlening vervoer	-98	-272	80%
IT- en informatiedienstverlening	-89	-296	86%
Telecommunicatie	-86	-82	40%
Verhuur en handel vastgoed	-84	-42	98%
Vervoer door de lucht	-69	-125	36%

Daarnaast kunnen dienstverleners met extra barrières te maken krijgen als gevolg van beperkingen op het [verkeer van personen](#). Dit betreft bijvoorbeeld onduidelijkheid over erkenning van professionele kwalificaties en documentatie rondom reizen naar zakelijke klanten van het VK. Zeker omdat we geen tijdig uitgebreid akkoord verwachten voor diensten, is het van belang ook met dergelijke belemmeringen rekening te houden. Zo blijkt uit de ‘Service Trade Restrictive Index’ van de OECD¹³ dat de ‘handel’ in diensten over landsgrenzen heen tussen landen die lid zijn van de Europese Economische Ruimte¹⁴ aanzienlijk liberaler is dan wanneer die handel met derde landen plaatsvindt.

¹³ Te lezen in [deze OECD-publicatie](#).

¹⁴ Waar het VK met het vertrek uit de EU ook uitstapt.

Doemscenario: harde brexit na stuklopen onderhandelingen

In het scenario van een harde brexit slagen de EU en het VK er niet in tot een vrijhandelsverdrag te komen in de laatste maanden van de overgangperiode. Dit heeft grotere handelsschok tot gevolg, om twee redenen.

De eerste is dat dan geen sprake is van een vrijhandelsverdrag, waardoor het VK en de EU importtarieven op een deel van elkaars producten gaan heffen. Zo geldt op invoer van onderdelen van vorkheftrucks een tarief van 4 procent, op slippers met rubberen buitenzolen van minimaal 8 procent, op auto's van 10 procent, op veel kleding van 12 procent en op ansjovis tot 25 procent. Voor invoer van producten in de EU gelden dan de in het 'Common External Tariff' (CET)-stelsel vastgelegde tarieven. Die tarieven zijn in principe voor invoer uit verschillende derde landen hetzelfde, aangezien wereldhandelsorganisatie WTO voorschrijft dat geen discriminatie mag plaatsvinden.

De tarieven die het VK volgend jaar heft op producten uit derde landen zijn een afgeleide van het CET. Het is een versimpeld tariefstelsel, waarbij op 17 procent van de producten invoertarieven zijn geschrapt. Dit geldt bijvoorbeeld voor schroeven en bouten, sanitaire producten en hangsloten. Verder zijn op vele producten ook tarieven neerwaarts afgerond of heeft een valucorrectie plaatsgevonden. Dit laatste gaat bijvoorbeeld op voor wijn, waarbij een absoluut bedrag per hectoliter geldt.¹⁵ De Britten gaan in hun UK Global Tariff-stelsel richting derde landen rekenen met een tarief in ponden.¹⁶

Ten tweede zijn de extra handelsbelemmeringen in dit scenario veel heftiger. Immers, als beide partijen het niet eens worden over welke eisen de Britten gaan stellen over de veiligheid, certificering, duurzaamheid en gezondheid van producten, zullen meer uitgebreide grenscontroles plaatsvinden en zal meer onduidelijkheid ontstaan. De extra belemmeringen zijn dan drie keer zo groot als bij een zachte brexit en leiden tot het equivalent van een invoertarief van 8,31 procent.¹⁷ Die belemmeringen gelden over de hele linie, dus ook voor de vele producten waar in beide tariefstelsels geen invoertarief geldt.

Mede door die vraaguitval leidt een harde brexit tot een schade van 2,6 procent van de Nederlandse economie op basis van het niveau van 2019, namelijk 17,5 miljard euro. Bovendien gaat dit gepaard met een het verlies van bijna 70.000 banen. Een deel van deze schade is mogelijk genomen in 2020, waarmee dit een rem op het herstel na de coronacrisis zal zetten.¹⁸ Onder meer groothandels, zakelijk dienstverleners, de agrifood-sector en de chemische industrie worden flink geraakt, zoals te zien in Tabel 5. In dit scenario staan voor een aantal bedrijfstakken duizenden extra banen op de tocht.

¹⁵ Een handig vergelijk tussen beide tariefstelsels kan gevonden worden [via deze site](#) van de Britse overheid.

¹⁶ In het globaal-netwerkmodel zitten de (in 2020 geïntroduceerde) UKGT-tarieven in de handel met het VK niet verwerkt, hier wordt met een aggregatie van de CET-tarieven gewerkt voor bilaterale handel tussen de EU en het VK. Dat kan voor sommige producten leiden tot overschattingen in de uitkomsten, omdat het UKGT een gunstigere variant is.

¹⁷ Dhingra et al (2017), "The costs and benefits of leaving the EU: Trade effects", CEP Discussion paper 1478, en Vandenbussche, H, W Connell and W Simons (2017), [Global Value Chains, Trade Shocks and Jobs: An Application to Brexit](#). CEPR Discussion paper 12303. De kwantificering van non-tarifaire belemmeringen zijn door de onderzoekers afgeleid van de handelsrelatie tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten.

Tabel 5 – Schade loopt sterk op bij harde brexit in diverse sectoren

Bron: Globaal-netwerkmodel, KU Leuven, bewerking ABN AMRO, voorbeelden van sectoren met hoge absolute brexit-schade. De categorieën corresponderen met de NACE-indeling. De cijfers betreffen toegevoegde waarde vanuit de productie (definitie van het Centraal Bureau voor de Statistiek). Een volledig overzicht is te vinden in Appendix 1.

Absolute bedragen in miljoenen euro's en bruto toevoegde waarde vanuit de productie tegen basisprijzen

Scenario: harde brexit			
	<i>Handelseffect</i>	<i>Procentueel</i>	<i>Aandeel indirect</i>
Totaal Nederlandse economie	-17499	-2,6%	55%
Groothandel en handelsbemiddeling	-2332	-3,9%	64%
Juridisch en managementadvies	-1521	-4,1%	62%
Verhuur en overige zakelijke diensten	-1175	-2,5%	83%
Voedings- en genotmiddelenindustrie	-1163	-7,8%	19%
Chemische industrie	-1034	-8,9%	39%
Machine-industrie	-993	-7,9%	22%
Landbouw	-608	-5,2%	69%
Bouwnijverheid	-553	-1,6%	62%
Delfstoffenwinning	-391	-5,5%	54%
Metaalproductenindustrie	-365	-5,0%	62%

Duidelijk is dus dat Nederlandse sectoren veel te winnen hebben bij een succesvolle uitkomst van de brexit-onderhandelingen. Hoewel wij niet verwachten dat dit scenario werkelijkheid zal worden,¹⁹ hebben de onderhandelaars dit vooralsnog niet afgewend. Een harde brexit kan dus niet uitgesloten worden.

Tabel 6 – Duizenden banen verloren extra bij harde brexit

Bron: Globaal-netwerkmodel, KU Leuven, bewerking ABN AMRO, gerangschikt naar (absolute) schade bij een harde brexit. De categorieën corresponderen met de Europese NACE-indeling. Relatief is ten opzichte van het aantal voltijdbanen in die bedrijfstak in 2019.

In (equivalent van) voltijdbanen van werknemers en zelfstandigen in 2019

Scenario: harde brexit		
	<i>Handelseffect op banen</i>	<i>Procentueel</i>
Totaal Nederlandse economie	-69685	-0,90%
Verhuur en overige zakelijke diensten	-7447	-0,83%
Juridisch advies en managementadvies	-5091	-1,35%
Machine-industrie	-3808	-4,48%
Landbouw	-4986	-2,93%
Voedings- en genotmiddelenindustrie	-5560	-4,45%
Bouwnijverheid	-2633	-0,54%
Meubelindustrie en overige industrie	-2791	-2,54%
Metaalproductenindustrie	-2494	-2,83%
Vervoer over land	-1956	-1,09%
Chemische industrie	-2179	-5,07%

¹⁹ Meer over onze visie hierop is bijvoorbeeld te lezen in [deze publicatie](#) van het ABN AMRO Economisch Bureau.

Mogelijke structurele veranderingen

De brexit kan leiden tot een aantal structurele aanpassingen in de internationale verhoudingen, die gunstig kunnen uitpakken. Een voorbeeld is als bedrijven door toedoen van de brexit Nederland als vestigingsplaats prefereren boven het VK. Dat levert werkgelegenheid op in de Nederlandse economie. Daarnaast kunnen migratie-effecten optreden die het voor Nederlandse bedrijven makkelijker maken om hun concurrentiepositie te versterken.

Dergelijke structuuraanpassingen kunnen ook negatief uitpakken. Zo heeft een aantal autofabrikanten aangegeven fabrieken in het VK te zullen sluiten indien er invoertarieven komen op bijvoorbeeld auto-onderdelen. Het is denkbaar dat na de brexit het zwaartepunt van deze industrie dan richting Oost-Europa verschuift, wat de transportkosten van Nederlandse toeleveranciers doet toenemen en de short sea-branche een deel van hun afzet kost; bedrijven in deze branche vervoeren veel auto-onderdelen nu naar de andere kant van de Noordzee.

Juist in sectoren waarvoor handelsbelemmeringen schadelijk zijn, kunnen dergelijke veranderingen optreden. De Britse auto-industrie is daar een voorbeeld van; die is via een uitgebreid netwerk van toeleveranciers verweven met het Europese vasteland. Zo kan bij de assemblage van de BMW Mini de aandrijf-as drie tot vier keer de grens passeren.²⁰ Elke keer dat de as de grens overgaat kan de brexit leiden tot invoerheffingen²¹, administratieve kosten en vertraging.

Kansen om concurrentiepositie te versterken

Op meer individueel niveau kan de schade beperkt worden wanneer bedrijven kansen grijpen om hun concurrentiepositie te verstevigen. Een bedrijf dat met Britse branchegenoten concurreert om marktaandeel op het Europese vasteland, kan zijn positie aanmerkelijk verstevigen.²² Daarnaast kunnen bedrijven zoeken naar mogelijkheden om afgenomen afzet in het VK op te vangen via andere afzetmarkten.

Een andere manier om de schade te beperken is door te profiteren van direct aan de brexit gerelateerd extra werk, bijvoorbeeld in de dienstensector. Zo neemt de documentatie per zending toe, waarmee kansen ontstaan voor administratief dienstverleners. Voor de advocatuur liggen kansen in de toenemende complexiteit aan wet- en regelgeving. Zo kunnen grenscontroles tot claims leiden wanneer handelswaar bederft door oponthoud.

Dit benadrukt eens te meer dat het eigen ecosysteem en de concurrentie van belang is om de schade te beperken. Eerder in deze publicatie constateerden we immers dat een groot deel van de brexit-schade op indirecte wijze plaatsvindt. Omdat de structurele gevolgen van de brexit vooralsnog onzeker zijn, blijft het van belang om de mogelijk schuivende panelen de komende jaren in de gaten te houden en waar mogelijk kansen te grijpen om de concurrentiepositie te versterken. Door de uitbraak van het coronavirus hebben veel ondernemers op dit moment andere prioriteiten, maar daarmee is een goede voorbereiding op de brexit, ook een zachte, niet minder belangrijk.

²⁰ Een gedetailleerdere uitleg van deze handelsketen is in [deze publicatie](#) te vinden.

²¹ Bij een harde brexit

²² Deze studie van het Planbureau voor de Leefomgeving gaat, ook aan de hand van het World Input Output Database, nader in op regionale veranderingen in concurrentieposities.

Appendix 1 – Het handelseffect van de brexit op Nederlandse sectoren

Bron: Globaal-netwerkmodel, KU Leuven, bewerking ABN AMRO, en gerangschikt naar de (absolute) schade bij een zachte brexit. De categorieën corresponderen met de Europese NACE-indeling. Met het woord 'overige' als in 'overige dienstverlening', wordt bedoeld: niet behorend tot een van de andere categorieën in deze indeling.

Absolute bedragen in miljoenen euro's en bruto toevoegde waarde vanuit productie van 2019	Scenario: zachte brexit		Scenario: harde brexit		Aandeel indirect
	Handelseffect	Procentueel	Handelseffect	Procentueel	
Totaal economie	-4559	-0,7%	-17499	-2,6%	55%
Groothandel en handelsbemiddeling	-639	-1,1%	-2332	-3,9%	64%
Juridisch en managementadvies	-442	-1,2%	-1521	-4,1%	62%
Verhuur en overige zakelijke diensten	-318	-0,7%	-1175	-2,5%	83%
Machine-industrie	-267	-2,1%	-993	-7,9%	22%
Chemische industrie	-232	-2,0%	-1034	-8,9%	39%
Voedings- en genotmiddelenindustrie	-203	-1,4%	-1163	-7,8%	19%
Bankwezen	-175	-0,5%	-646	-1,7%	94%
Elektrotechnische industrie	-174	-3,2%	-698	-12,8%	16%
Bouwnijverheid	-161	-0,5%	-553	-1,6%	62%
Landbouw	-120	-1,0%	-608	-5,1%	69%
Delfstoffenwinning	-117	-1,7%	-391	-5,5%	54%
Vervoer over land	-108	-0,9%	-384	-3,3%	64%
Openbaar bestuur en overheidsdiensten	-108	-0,2%	-369	-0,8%	60%
Opslag, dienstverlening vervoer	-98	-0,8%	-349	-3,0%	80%
Farmaceutische industrie	-95	-3,4%	-337	-12,1%	11%
Metaalproductenindustrie	-92	-1,2%	-365	-5,0%	62%
IT- en informatiedienstverlening	-89	-0,4%	-329	-1,5%	86%
Telecommunicatie	-86	-1,0%	-279	-3,1%	40%
Verhuur en handel vastgoed	-84	-0,2%	-313	-0,7%	98%
Vervoer door de lucht	-69	-1,6%	-227	-5,2%	36%
Energiebedrijven	-59	-0,7%	-226	-2,7%	91%
Meubel- en overige industrie	-55	-1,1%	-217	-4,5%	17%
Riolering, afvalbeheer en sanering	-51	-1,5%	-187	-5,5%	49%
Reparatie en installatie machines	-50	-1,3%	-185	-5,0%	78%
Rubber- en kunststofindustrie	-49	-1,6%	-224	-7,2%	40%
Architecten- ingenieursbureaus e.d.	-44	-0,5%	-162	-1,7%	85%
Autohandel- en reparatie	-43	-0,5%	-157	-1,8%	82%
Textiel-, kleding- en lederindustrie	-37	-3,6%	-212	-20,7%	8%
Cultuur, sport, recreatie en overige diensten	-35	-0,2%	-123	-0,8%	69%
Elektrische apparatenindustrie	-34	-1,1%	-132	-4,3%	46%
Detailhandel (niet in auto's)	-32	-0,1%	-118	-0,5%	70%
Basismetalenindustrie	-32	-1,4%	-121	-5,6%	59%
Reclamewezen en marktonderzoek	-31	-0,8%	-117	-3,2%	94%
Post en koeriers	-29	-1,7%	-93	-5,3%	30%
Auto- en aanhangwagenindustrie	-28	-1,1%	-139	-5,3%	30%
Overige professionele diensten	-27	-0,8%	-102	-3,1%	83%
Onderwijs	-25	-0,1%	-91	-0,3%	88%
Aardolie-industrie	-24	-1,4%	-85	-4,9%	48%
Horeca	-23	-0,2%	-84	-0,6%	97%
Papierindustrie	-22	-1,3%	-83	-4,7%	61%
Vervoer over water	-19	-0,8%	-62	-2,4%	29%
Overige financiële dienstverlening	-18	-0,3%	-67	-1,2%	97%
Bouwmaterialenindustrie	-17	-0,8%	-69	-3,4%	58%
Verzekeraars en pensioenfondsen	-16	-0,2%	-61	-0,9%	92%
Overige transportmiddelenindustrie	-14	-1,0%	-57	-3,8%	21%
Uitgeverijen	-13	-0,5%	-51	-2,0%	96%
Film, tv en radio	-13	-0,5%	-48	-2,0%	94%
Gezondheids- en welzijnszorg	-12	0,0%	-43	-0,1%	90%
Grafische industrie	-8	-0,6%	-33	-2,3%	88%
Houtindustrie	-8	-0,8%	-31	-3,3%	65%
Research	-6	-0,3%	-22	-1,1%	74%
Waterleidingbedrijven	-5	-0,4%	-19	-1,8%	96%
Visserij	-2	-0,9%	-14	-5,0%	51%
Bosbouw	0	-0,2%	-1	-0,9%	98%

Appendix 2 – Handelseffect van brexit op werkgelegenheid in Nederlandse sectoren

Bron: Globaal-netwerkmodel, KU Leuven, bewerking ABN AMRO en gerangschikt van naar de (absolute) schade bij een zachte brexit het hoogst. De categorieën corresponderen met de Europese NACE-indeling. Met het woord 'overige' als in 'overige dienstverlening', wordt bedoeld: niet behorend tot een van de andere categorieën in deze indeling.

In (equivalent van) voltijdbanen van werknemers en zelfstandigen in het jaar 2019

	Scenario: zachte brexit		Scenario: harde brexit	
	Handelseffect	Procentueel	Handelseffect	Procentueel
Totaal economie	-17704	-0,23%	-69685	-0,90%
Verhuur en overige zakelijke diensten	-2018	-0,22%	-7447	-0,83%
Groothandel en handelsbemiddeling	-1632	-0,35%	-5960	-1,27%
Juridisch en managementadvies	-1479	-0,39%	-5091	-1,35%
Machine-industrie	-1022	-1,20%	-3808	-4,48%
Landbouw	-981	-0,58%	-4986	-2,93%
Voedings- en genotmiddelenindustrie	-971	-0,78%	-5560	-4,45%
Bouwnijverheid	-767	-0,16%	-2633	-0,54%
Meubelindustrie en overige industrie	-710	-0,65%	-2791	-2,54%
Metaalproductenindustrie	-627	-0,71%	-2494	-2,83%
Vervoer over land	-551	-0,31%	-1956	-1,09%
Chemische industrie	-489	-1,14%	-2179	-5,07%
Elektrotechnische industrie	-473	-1,82%	-1895	-7,29%
Openbaar bestuur en overheidsdiensten	-354	-0,08%	-1214	-0,26%
Reparatie en installatie van machines	-352	-0,76%	-1311	-2,85%
Textiel-, kleding- en lederindustrie	-307	-2,05%	-1770	-11,80%
IT- en informatiedienstverlening	-296	-0,13%	-1093	-0,49%
Opslag, dienstverlening vervoer	-272	-0,28%	-964	-0,99%
Rubber- en kunststofindustrie	-271	-0,90%	-1237	-4,12%
Farmaceutische industrie	-253	-1,94%	-896	-6,89%
Cultuur, recreatie en overige diensten	-252	-0,08%	-888	-0,27%
Riolering, afvalbeheer en sanering	-247	-0,85%	-902	-3,11%
Post en koeriers	-219	-0,55%	-695	-1,74%
Detailhandel (niet in auto's)	-217	-0,04%	-797	-0,15%
Overige professionele diensten	-211	-0,28%	-782	-1,03%
Autohandel en -reparatie	-207	-0,16%	-765	-0,58%
Architecten, ingenieursbureau e.d.	-194	-0,15%	-709	-0,55%
Basismetalenindustrie	-174	-0,83%	-666	-3,17%
Horeca	-172	-0,06%	-637	-0,21%
Reclamewezen en marktonderzoek	-164	-0,28%	-616	-1,04%
Auto- en aanhangwagenindustrie	-155	-0,62%	-758	-3,03%
Elektrische apparatenindustrie	-138	-0,63%	-542	-2,46%
Bankwezen	-136	-0,15%	-504	-0,57%
Vervoer door de lucht	-125	-0,52%	-411	-1,71%
Papierindustrie	-123	-0,72%	-455	-2,68%
Onderwijs	-118	-0,03%	-432	-0,10%
Energiebedrijven	-104	-0,40%	-400	-1,54%
Bouwmaterialenindustrie	-99	-0,47%	-401	-1,91%
Overige transportmiddelenindustrie	-99	-0,55%	-395	-2,19%
Telecommunicatie	-82	-0,31%	-264	-1,02%
Delfstoffenwinning	-75	-0,94%	-253	-3,16%
Gezondheids- en welzijnzorg	-72	-0,01%	-262	-0,02%
Houtindustrie	-67	-0,48%	-265	-1,89%
Grafische industrie	-56	-0,35%	-214	-1,34%
Film, tv en radio	-53	-0,18%	-197	-0,66%
Overige financiële dienstverlening	-49	-0,11%	-181	-0,39%
Vervoer over water	-45	-0,25%	-145	-0,80%
Verhuur en handel in onroerend goed	-42	-0,06%	-156	-0,24%
Verzekeraars en pensioenfondsen	-41	-0,08%	-151	-0,28%
Aardolie-industrie	-40	-0,80%	-139	-2,79%
Uitgeverijen	-38	-0,17%	-143	-0,65%
Research	-36	-0,10%	-130	-0,35%
Visserij	-15	-0,50%	-86	-2,85%
Waterleidingbedrijven	-12	-0,24%	-50	-1,00%
Bosbouw	-2	-0,12%	-10	-0,50%

Auteurs:

Sonny Duijn
Sectoreconoom Thema's
Sonny.duijn@nl.abnamro.com
06 51 18 63 89

Ingrid Laane
Sectoreconoom TMT & Zakelijke Dienstverlening
Ingrid.laane@nl.abnamro.com
06 16 38 05 75

Foto: Shutterstock

Dit document is samengesteld door ABN AMRO. Het heeft uitsluitend als doel om financiële en algemene informatie te verstrekken over de economie. ABN AMRO behoudt zich alle rechten voor met betrekking tot de informatie in het document en het document wordt uitsluitend aan u verstrekt voor uw informatie. Het is niet toegestaan dit document (geheel of deels) te kopiëren, distribueren, door te geven aan een derde of om het voor enig ander doel te gebruiken dan hier boven bedoeld. Dit document is informatief bedoeld en vormt geen aanbieding van effecten aan het publiek, of een uitnodiging om een aanbod te doen.

U mag niet om welke reden dan ook vertrouwen op de informatie, meningen, beramingen, en aannames in dit document noch dat het compleet, accuraat of juist is. Er wordt geen garantie gegeven, uitdrukkelijk of stilzwijgend, door of uit naam van ABN AMRO, haar directeuren, functionarissen, vertegenwoordigers, gelieerde partijen, groepsmaatschappijen of werknemers met betrekking tot de juistheid of volledigheid van de informatie in dit document, en geen enkele aansprakelijkheid wordt geaccepteerd voor enig verlies als direct of indirect gevolg van het gebruik van deze informatie. De opvattingen en meningen opgenomen hierin kunnen op enig moment aan verandering onderhevig zijn en ABN AMRO heeft geen enkele verplichting om de informatie in dit document na de datum hiervan te herzien.

Voordat u in enig product van ABN AMRO investeert, dient u zich te informeren over de verschillende financiële en andere risico's, alsmede mogelijke beperkingen voor u en uw investeringen als gevolg van toepasselijke wetgeving en regels. Indien u, na lezing van dit document, overweegt een investering te doen in een product, raadt ABN AMRO aan om een dergelijke investering met uw relatiemanager of persoonlijke adviseur te bespreken om nader te bezien of het relevante product – met inachtneming van alle mogelijke risico's – past bij uw investeringen. De waarde van beleggingen kan fluctueren. In het verleden behaalde resultaten bieden geen garanties voor de toekomst. ABN AMRO behoudt zich het recht voor wijzigingen in dit materiaal aan te brengen.

Alle rechten voorbehouden