

VOORBIJ DE MAINPORT

Minder louter op de groei van volume mikken

In het Engels bestaat het woord mainport niet eens. Twee Hollandse economen verzonnen het in het begin jaren '80. De twee trekpaarden van onze economie, Schiphol en de Rotterdamse haven, werden jarenlang voorgetrokken door het beleid. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur bepleit vestigingsplaatsbeleid in plaats van mainportbeleid.

RENÉ DIDDE

Jarenlang lasen we over de wonderbaarlijke zegeningen van de mainports in 'Nederland Distributieland'. Vooral de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol mochten gedurende decennia ongebreideld groeien. Er kwam een Betuwelijn, met miljoenenoverschrijding. Een Tweede Maasvlakte. Een landingsbaan op Schiphol erbij. Milieunormen zoals geluid en luchtverontreiniging werden 'creatief' toegepast door de controlerende instanties. De BV Nederland verdiende immers flink aan de beide trekpaarden van de economie.

In het deze zomer verschenen advies van de Raad voor

de leefomgeving en infrastructuur (Rli) met de veelzeggende titel 'Mainports voorbij' wordt een lans gebroken voor een trendbreuk op het gebied van het mainportbeleid. De toegevoegde waarde van volumegroei van passagiers en goederen valt tegen, aldus de Raad. 'Veel containers gaan ongeopend de grens over. Het aandeel van vervoer en opslag aan het bbp (bruto binnenland product) is nauwelijks hoger dan het gemiddelde van Oeso-landen', schrijft de Raad.

Toch vindt Lorike Hagdorn, lid van de Rli en hoogleraar logistieke netwerken aan de VU, de mainports Rotterdam en Schiphol nog steeds "ongelofelijk be-



In de Rotterdamse haven is nu nog bijna de helft van de handel olie-gerelateerd



langrijk”. “De glans is alleen af van het onomstotelijk doorgroeien”, aldus Hagdorn. “Wij adviseren de regering de koers te verleggen en meer te werken volgens de ruimtelijke economische ontwikkelingsstrategie (REOS).” REOS concentreert zich op belangrijke regio’s als de Noordvleugel, Zuidvleugel en Eindhoven. De ‘agglomeratiekracht’ wordt versterkt door ontwikkeling en versterking van onder meer kennisnetwerken, toplocaties, vergroening van energie en productieketens en het woon- en leefklimaat.

Dit alles betekent niet dat de miljarden die naar Betuwelijn, Tweede Maasvlakte en landingsbanen en treinstations bij Schiphol gingen weggegooid geld zijn, aldus Hagdorn. “De Betuwelijn is een zorgenkindje en op de Tweede Maasvlakte is veel ruimte over. Maar het Noordzeekanaal was ook niet meteen rendabel en de toegevoegde waarde ervan is nu niet meer weg te denken.”

Zeker als Rotterdam meer overschakelt op een bio-based ontwikkeling (biomassa, bioplastics, biobrandstoffen) dan kunnen Tweede Maasvlakte en Betuwelijn wel degelijk hun nut bewijzen. “En vergeet de binnenvaart niet”, zegt Hagdorn. “De toegevoegde waarde in het transport ligt in de toekomst in het snel kunnen schakelen tussen vervoersmodaliteiten waarbij trein en schip belangrijker worden.”

Zachte factoren

Het is inderdaad tijd voor een ‘bredere aanpak van het vestigingsklimaat’, vindt ook de Vereniging Deltametropool, die eerder dit jaar met het rapport ‘Blind Spot’ al een lans brak voor meer ‘zachte’ vestigingsplaatsfactoren, zoals natuur, recreatie, erfgoed die samen de leefkwaliteit vormen. “Bijvoorbeeld Madrid en Londen investeren hierin stevig om talent aan te trekken en te behouden. Beijing ziet juist intellect vertrekken vanwege luchtvervuiling en files en wijzigt nu de koers”, zegt projectleider Merten Nefs.

Nefs onderzoekt momenteel in een vervolgstudie een betere onderbouwing van de zachte factoren. “We doen dat in de vorm van concrete proefprojecten in Nederlandse regio’s als de Metropoolregio Amsterdam, Brabantstad/Brainport Eindhoven, Leiden, Arnhem/Nijmegen en Den Haag/Rotterdam”, vertelt Nefs. Het

Landbouw Economisch Instituut van Wageningen Universiteit gaat met maatschappelijke kosten baten analyses (MKBA) kengetallen leveren met de voordelen van een hoogwaardig en toegankelijk landschap als vestigingsplaats. Daarbij horen overigens ook zaken als groenblauwe voorzieningen die wateroverlast en hittestress in de steden beperken.

Mertens voegt er aan toe dat ook in de huidige mainports behoefte is aan steeds meer kenniswerkers. “In de Rotterdamse haven worden allang geen zakken meer gesjouwd. Transport is hightech logistiek geworden, waarbij grote bedrijven stevast de aanwezigheid van voldoende hoogopgeleiden noemen als reden om zich ergens te vestigen.”

Globalisering is over hoogtepunt heen

Bij het Havenbedrijf Rotterdam onderschrijft woordvoerder Sjaak Poppe de visie om in de toekomst minder louter op de groei van volume te mikken. “De globalisering bereikte vijftien jaar geleden zijn hoogtepunt en China werd de werkschuur van de wereld. Wij noteerden hier in Rotterdam in de containeroverslag jaar op jaar een groei van tien procent.”

Die tijden zijn voorbij: minder globalisering leidt tot minder snelle groei van de wereldhandel en dus geringere groei van de containeroverslag. “Daarnaast zien we minder groei in de vraag naar brandstoffen omdat auto’s zuiniger worden en er sprake is van meer hernieuwbare energie”, aldus Poppe. Dat merkt het petrochemische cluster in Rotterdam, het grootste van Europa, direct. De Rotterdamse haven leunt zwaar op ruwe olie en olieproducten. Bijna de helft van de handel is ervan afhankelijk. Containervervoer is goed voor 28 procent; steenkool en ijzer noteert 17 procent en de rest is verantwoordelijk voor 6 procent.

Het Rijnmondgebied veroorzaakt liefst een vijfde van de Nederlandse CO₂-emissies en het Havenbedrijf beseft dat daar sinds het Klimaatverdrag van Parijs wat aan moet gebeuren. “Maar ja, vliegtuigen en schepen leg je niet zomaar even aan de stekker”, zegt Poppe. Een goed voorbeeld vindt hij de ontwikkeling ‘power to gas’, waarbij duurzame elektriciteit van bijvoorbeeld windmolenparken op zee kan worden opgeslagen in waterstofgas en als transportbrandstof kan dienen. Ook zal het petrochemisch complex stukje bij beetje moeten omschakelen op biobased grondstoffen, dus grondstoffen op basis van hernieuwbaar, plantaardig materiaal. “We zijn nu al het grootste biobased cluster van Europa en we zullen daarin gaan groeien”, zegt Poppe, die ook wijst op de kansen voor de afzet van de enorme partijen restwarmte van het Rijnmondgebied. “Shell en AVR leveren bijvoorbeeld restwarmte voor huishoudens. Het doel is dat ook de tuinders in het Westland CO₂ en warmte krijgen vanuit het Rijnmondgebied zodat de groenten en bloemen in de kassen beter groeien.”

Het Havenbedrijf deelt de analyse van de Rli. Poppe: “Veranderende omstandigheden vragen om een aanpassing van het mainportbeleid, met name gericht op de energietransitie.”

Link naar het volledige Rli-advies:

http://www.rli.nl/sites/default/files/advies_mainports_voorbij_voor_website.pdf