



Sterke ondernemingen, Krachtige mainport

**NAAR EEN NIEUW NATIONAAL MAINPORTBELEID
VOOR DE HAVEN VAN ROTTERDAM**

MAINPORTBELEID

Het Nederlandse Mainportbeleid heeft vanaf jaren tachtig goed gewerkt voor de ondernemingen in het haven- en industriecomplex van Rotterdam. Er was een gerichte focus op en een juiste (financiële) steun voor een sterk knooppunt, dat zich mede door zijn uitstekende geografische ligging kon ontwikkelen tot dé toegang voor de enorm grote en welvarende Europese markt. Daardoor is de economische kracht van ons land en Europa versterkt.

Waarom is er vanuit Deltalinqs juist nu de vraag naar een hernieuwd Mainportbeleid met meer aandacht voor de economische waarde en kracht van de Rotterdamse Mainport?

Nu de nationale en Europese economie langzaam beter wordt, een vergaande transitie naar een duurzamere economie opgestart is en de concurrentie binnen en tussen havens steeds heviger wordt, is een gericht en hernieuwd beleid een noodzaak. De haven en industrie is nooit af!

WAT VRAAGT DELTALINQS AAN DE NATIONALE OVERHEID?

Een hernieuwd Mainportbeleid voor het Rotterdamse haven- en industriecomplex met een focus op: a. een consistent overheidsbeleid, b. een gelijk concurrentieveld met omliggende havens (investeringen, kosten en tarieven), c. een verbeterde bereikbaarheid (mn. spoorgoederenvervoer; infrastructuur en gebruik), d. de versterking van belangrijke industrieclusters, e. het stimuleren en ondersteunen van de energietransitie en f. het bevorderen van optimale opleidings- en trainingsfaciliteiten.

SUCCEFACTOREN

Vier factoren zijn cruciaal voor het succes van de ondernemingen in Mainport: ruimte, bereikbaarheid, duurzaamheid en arbeid.

1 Voldoende **ruimte** is een noodzakelijke voorwaarde in letterlijke en in figuurlijke zin. Nu het havengebied met 20% is vergroot door de aanleg van de 2e Maasvlakte, lijkt er in letterlijke zin voor de komende jaren genoeg ruimte voor ondernemingen. Echter, in figuurlijke zin komt de 'ruimte om te ondernemen' meer en meer onder druk te staan. De concurrentiekracht van de Mainport Rotterdam moet daarom worden versterkt. De concurrentiestrijd vindt plaats op lokaal, regionaal, nationaal en zeker ook Europees en mondiaal niveau. Dit speelveld is – zeker internationaal – niet altijd gelijk te noemen. Andere havens worden zichtbaar ruimer financieel ondersteund op het terrein van de infrastructuur. Ook is dit het geval bij de administratieve lasten; de kosten en tarieven (bijvoorbeeld bij de kosten van grensinspecties) en de verlening van vergunningen, het toezicht daarop en handhaving ervan. Nationale normen die boven bewezen internationale standaarden uitrijzen, leiden veelal tot kostenverhogende effecten zonder dat dit leidt tot verbetering. Mede door rijksbeleid zijn gemeentes onder financiële druk komen te staan. Lokale lasten, zoals OZB en leges voor vergunningen, zijn de laatste jaren met tientallen, en soms honderden, procenten verhoogd. Dit is zeer slecht voor het investeringsklimaat in de Mainport.

Het Rotterdamse industriecomplex kent belangrijke clusters (ketens) van bedrijven (schakels) die aan elkaar verbonden zijn. Het moet worden voorkomen dat cruciale schakels in de ketens onder grote economische druk bezwijken.

2 De optimale **bereikbaarheid** van de Mainport is een topprioriteit, zowel aan de waterzijde als de landzijde. Naast de snelle aanleg van aanvullende infrastructuur is ook meer focus op een efficiënt gebruik ervan gewenst. Veel belangrijke projecten zijn gerealiseerd (revitaliseren A15 en A4 Midden Delftland) of worden dit (3e spoor Betuweroute, Theemswegtracé, Blankenburgtunnel en verdieping Waterweg). Dit is goed en zeer noodzakelijk, maar een doorn in het oog blijft de extra financiële bijdrage (direct of indirect) vanuit ondernemers voor rijkstaken, zoals de tol bij de Blankenburgtunnel en het mede-financieren door het Havenbedrijf van de Theemswegtracé. Het spoorgoederen vervoer dient veel meer aandacht te krijgen vanuit de nationale overheid: de groeiemarkt voor de Rotterdamse haven bevindt zich in Midden Europa en dat is een spoormarkt. De recent verhoogde gebruiksvergoedingen voor het spoor zijn voor ondernemers een doorn in het oog.

STANDPUNT DELTALINQS

De Nederlandse overheid dient er alles aan te doen om een gelijk Europees speelveld te bereiken op het terrein van de realisatie van a. investeringen in infrastructuur, b. inspectiekosten en administratieve lasten en c. vergunningverlening, toezicht en handhaving. Het MIRT (nationale infrastructuur planning) budget zou met minimaal € 250 miljoen per jaar extra moeten worden verhoogd voor investeringen in infrastructuur. Dit is het bedrag dat bij de start van het huidige Kabinet is verminderd op het infrabudget. De inspectiekosten en administratieve lasten moeten worden teruggedrongen tot een niveau dat vergelijkbaar is met omringende landen. Vergunningverlening moet snel en tegen marktconforme kosten en op basis van internationale standaarden. De vergunningsvoorschriften moeten als doel in plaats van middelvoorschriften worden geformuleerd. Een constructieve en inhoudelijke dialoog over vergunningverlening, toezicht en handhaving versterkt dit proces. Samen met het Havenbedrijf Rotterdam en ondernemingen dient de nationale overheid maatregelen te ontwikkelen ter versterking van kwetsbaarheden in de Rotterdamse industriële clusters.

STANDPUNT DELTALINQS

De nationale overheid moet snel en zonder aanvullende bijdragen vanuit ondernemers (direct dan wel indirect) de noodzakelijke aanvullende rijks-infrastructuur realiseren. De gebruiksvergoedingen voor het spoorgoederenvervoer moeten veel concurrerender worden. Deltalinqs steunt de nationale spoorgoederenlobby op deze punten van harte.

“Onze ambitie: versterken concurrentiekracht, duurzame groei en creëren van maatschappelijk en politiek draagvlak”

3 Reeds vele jaren is **duurzaamheid** een centraal thema voor de ondernemingen in het havengebied. Veel ondernemingen in de Rotterdamse haven en industrie hebben grote stappen gezet op het terrein van verduurzaming. Voorbeelden zijn volautomatische, volledig geëlektrificeerde containerterminals en schonere modaliteiten. Ook in de industrie wordt er veel geïnvesteerd in schonere energie-efficiënte technieken, gebruik van schonere brandstoffen, etc. Recent aangekondigde miljardeninvesteringen in de Rotterdamse raffinage zijn duidelijke voorbeelden hiervan. Deltalinqs heeft het Nationaal Energieakkoord onderschreven om daarmee mede invulling te geven aan de energietransitie van een fossiele naar een duurzamere economie. Het investeren in een duurzamere haven en het slim doormaken van een energietransitie is bijzonder kostbaar en raakt het verdienvermogen van de haven. Het is niet de vraag óf de transitie gaat plaatsvinden, maar de vraag of het ook lukt om deze in de Rotterdamse haven en industrie te laten plaatsvinden samen met de realisatie van nieuwe economische voorspoed. Hiervoor is een consistent en stimulerend overheidsbeleid onontbeerlijk. Een transitie zal altijd een 'én-én proces' zijn: de focus op verduurzaming van de bestaande 'fossiele' industrie en de focus op nieuwe industrieën. Belangrijke initiatieven die de duurzaamheid sterk stimuleren, zoals een warmte-infrastructuur of de CO²-levering aan het Westland moeten door de overheid financieel worden ondersteund om zo gerealiseerd te kunnen worden. Ondernemingen moeten daarom ook voldoende 'milieuruimte' behouden om te kunnen blijven investeren (zoals bij de wens tot het reduceren van stikstofdepositie). Milieumaatregelen moeten effectief en proportioneel zijn. Daar waar er van lokale wensen directe effecten zijn op het haven- en industrie-complex moeten de afwegingen bovenregionaal gemaakt kunnen worden (zoals het beperken van woningbouw in de nabijheid van het HIC).

4 De mens, de factor **arbeid**, staat vanzelfsprekend centraal in de Rotterdamse haven en industrie. Voldoende goed geschoolde arbeidskrachten – nu en in de toekomst – blijft een permanente zorg; zeker met een vergrijzende bevolkingssamenstelling. Het stimuleren van technische en IT-opleidingen moet nog meer prioriteit en gerichte financiële overheidssteun krijgen. Onder meer betekent dit het ondersteunen van de kostbare opleidings- en trainingsfaciliteiten.

STANDPUNT DELTALINQS

De nationale overheid dient in woord en daad de energietransitie in de Rotterdamse haven en industrie financieel te ondersteunen. Ondernemingen moeten de noodzakelijke milieuruimte behouden om te kunnen blijven investeren. Lokale wensen met direct effect op het HIC moet bovenregionaal afgewogen kunnen worden.

“Een consistent en stimulerend overheidsbeleid is onontbeerlijk”

STANDPUNT DELTALINQS

De nationale overheid moet technische en IT-opleidingen stimuleren en de realisatie van benodigde opleidings- en trainingsfaciliteiten financieel ondersteunen.

MEER INFORMATIE

Contact: Bas Janssen, directeur Deltalinqs
010 – 4020304 / janssen@deltalinqs.nl