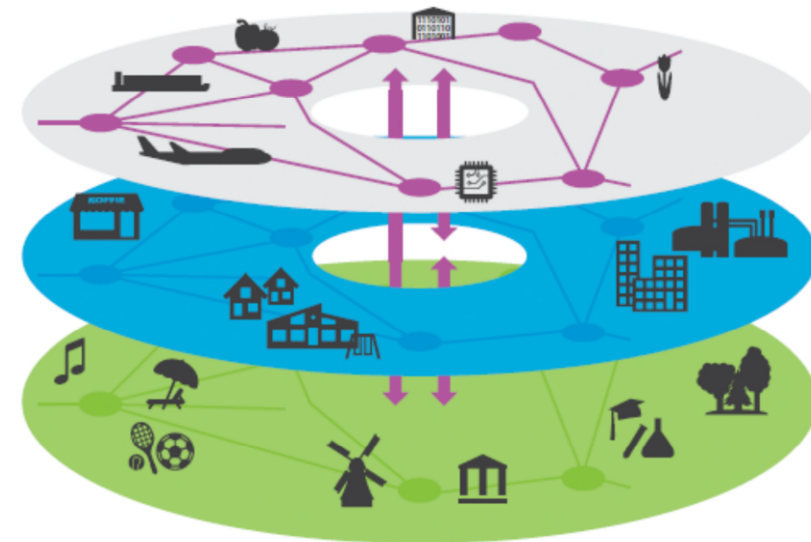


Mainports voorbij

Ruimtelijk-economisch structuurverandering

De haven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol zijn als mainports voor de economie en vestiging van bedrijven van grote waarde voor Nederland. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) wijst er op dat, o.a. door een toenemende nadruk op waardenetwerken van hoogwaardige activiteiten, het belang van mainports gaat afnemen. RLI adviseert om een Strategie Vestigingsklimaat 2040 op te stellen met als doel de onderlinge interactie en samenhang van belangrijke economische kerngebieden van Nederland te versterken. Bijvoorbeeld tussen de Zuidvleugel van de Randstad met het kenniscentrum rond Eindhoven. Zij ziet een goede digitale infrastructuur, technologische innovatie, de kwaliteit van leefomgeving en voorzieningen als belangrijke basisvoorwaarden voor het aantrekken van bedrijvigheid, kennis en talent. Voor de watersector is zicht op regionale economische ontwikkeling en vestiging van nieuwe bedrijven van belang voor de inrichting van haar toekomstige infrastructuur (zowel waterpeil als watervraag en afvalwater). En, hoe kunnen de waterbedrijven bijdragen aan een goede vestigingsklimaat en de aanpassingsvermogen vergroten?



Samenhang tussen plaatselijke factoren van belang voor vestiging nieuwe bedrijven.
Bron: RLI (2016)

Consequenties voor u

	Laag	Middel	Hoog	Beknopte uitleg
Impact				Relevatie m.b.t. watervraag is locatie-specifiek. m.b.t. verschuiving concurrentie weg van kosten en schaalvoordeel richting maatschappelijke waarde.
Zekerheid				



Trendbeschrijving en achtergrond

Mainportbeleid

Dertig jaar geleden werd het Nederlandse begrip 'mainport' door de Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het eerst gebruikt als verzamelnaam voor de zeehaven van Rotterdam en de luchthaven Schiphol. Vier elementen staan centraal in dit begrip:

1. Grote stroom van personen en goederen
2. Belangrijke motor van de economie
3. Bepalende factor in het leef- en vestigingsklimaat
4. Een regiefunctie (bijv. voor expediteurs en logistieke dienstverleners)

Naast het directe effect op de ruimtelijke inrichting van Nederland hebben deze mainports, door hun bijdrage aan het vestigingsklimaat, ook een indirect effect op de economische structuur.

Publieke investeringen in de infrastructuur werden afgelopen decennia geconcentreerd op de behoeften van deze mainports. Zo heeft het Rijk mede geïnvesteerd in de Tweede Maasvlakte, De Betuwelijn, en het NS-station Schiphol. Maar zoveel jaar later vraagt het kabinet om advies: *"Vraagt de toekomstige positie van Nederlandse mainports, mede gezien vanuit mondiale ontwikkelingen, om ander beleid?"*

Het advies 'Mainports voorbij' is op 1 juli 2016 namens de ministers van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu in ontvangst genomen. Dit goed gefundeerde en gedurfde rapport, dat vraagt om vergaande beleidsverandering, vormt de basis voor deze trendalert. Nieuw beleid zou een ruimtelijk-economische structuurverandering kunnen veroorzaken.

Om te beginnen vatten we de conclusies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur samen wat betreft de toegevoegde waarde van de mainports in de huidige Nederlandse context. De conclusies zijn niet mals en ze vragen om verandering (Figuur 1). Daarna geven we een overzicht van de belangrijkste trends richting 2040, gevolgd door een eerste vertaalslag naar de relevantie voor waterbedrijven.

Huidige situatie

Op basis van een uitgebreide analyse concludeert de Raad dat de Rotterdamse haven en Schiphol niet meer de motor van de Nederlandse economie vormen. Ze hebben *geen* bovengemiddelde waarde toevoeging en *geen* bovengemiddeld aandeel in de bruto binnenlands product.

Uit de regionale analyse blijkt dat Noord-Brabant, Utrecht, en Gelderland ongeveer evenveel bijdragen aan de groei van de Nederlandse economie als Noord-

en Zuid-Holland, waar de mainports gevestigd zijn. Een vergelijking met andere sectoren laat ook zien dat bijvoorbeeld Amsterdam Internet Exchange en ook Brainport regio Eindhoven relatief veel bijdragen aan nationale economische groeicijfers dan de mainports.

nrc.nl

'Overheidsbeleid voor haven Rotterdam en Schiphol achterhaald'

Het overheidsbeleid rond Schiphol en de Rotterdamse haven moet op de schop, stelt de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur.

© 2 juli 2016

De overheid moet het stimuleren van Schiphol en de haven van Rotterdam - de twee mainports - loslaten. Dat stelt de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) in een advies dat vrijdag is gepresenteerd.

Figuur 1: Krantenkop NRC, 2 juli 2016

De conclusies wat betreft de zeehaven van Rotterdam zijn vernietigend: *"De inzet van vierkante meters grond en arbeid in de doorvoer van goederen is zo inefficiënt, dat alternatieve inzet ervan in andere sectoren al op vrij korte termijn welvaartswinst kan opleveren."* Voor Schiphol zijn de conclusies niet veel beter. Daar wordt de meeste geld verdient aan de exploitante van diensten voor reizigers, zoals winkelruimtes en parkeren, en deze inkomsten zijn niet wezenlijk anders dan op andere plekken met veel passagiers, zoals de treinstations van Utrecht en Amsterdam.



Trends en toekomstbeeld

De RLI ziet een aantal trends die maken de toekomstige bijdrage van mainports niet vanzelfsprekend:

1. Meer internationale concurrentie
2. Geopolitieke en handelsverhoudingen verschuiven
3. Decarbonisatie en schone energie
4. Circulaire economie
5. Bio-based productie
6. Veranderende waardeketen en breder welvaartsbegrip
7. Connectiviteit belangrijker dan schaalvoordeel
8. Groeiende diversiteit aan productievormen
9. Datahub Nederland steeds belangrijker
10. Het internet of (living) things

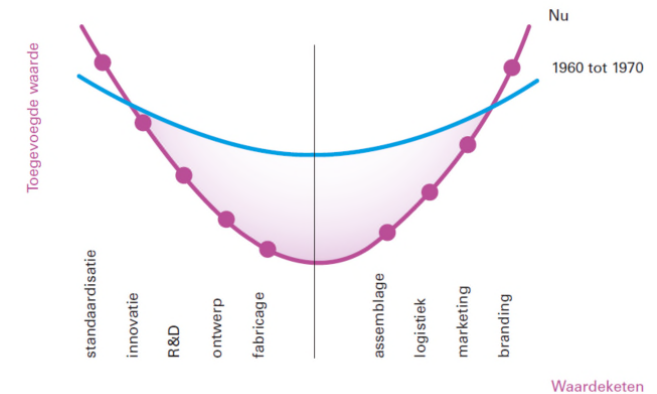
Door de globalisering verwacht de raad dat de markt voor producten en diensten groter wordt en dat de internationale concurrentie toe zal nemen. Istanbul en Dubai kunnen directe concurrenten worden voor de hub-functie van Schiphol, terwijl de concurrentie voor de Rotterdamse haven waarschijnlijk beperkt zal blijven. De handelsverhoudingen zijn ook aan het verschuiven en de prognoses richting 2030 laten een toename van +558% groei in de consumentenuitgaven door de middenklasse in de Azië-Pacific regio (ten opzichte van 39% in Europa). Nu Donald Trump

verkozen is tot nieuwe president Verenigde Staten is de toekomst van de veelbesproken handelsverdragen, zoals TTIP, zeer onzeker. Dit soort ontwikkeling kan natuurlijk veel impact hebben op de mainports, maar de onzekerheid is momenteel groot.

Naast de internationalisering is de zogenoemde 'verdieping van de glimlach van de waardeketen' een belangrijk en langdurige economische trend (Figuur 2). Volgens dit model voegen activiteiten aan het begin of aan het einde van de waardeketen per uur de meeste waarde toe en waar het meest te verdienen valt. Het zijn in ieder geval niet de fabricage en logistieke sectoren die aan het lachen zijn. Nederland verschuift steeds meer naar het deel van de waardeketen waar het vooral om diensten gaat.

De Raad adviseert de rijksoverheid om Nederland als proeftuin te benutten en meer geld vrij te maken voor risicovol, sectoroverstijgend onderzoek en innovatie. Dit soort onderzoek mag niet het onderspit delven door eisen aan kansen op succes en valorisatie. Het geldt dat de rijksoverheid aan R&D besteedt loopt achter op zowel de eigen ambities als het Europese streven. Met het oog op Figuur 2 is het prioriteren van de logistieke sector geen slimme strategie richting de toekomst. Als in de toekomst grote stappen richting een circulaire economie gezet worden dan zou deze relatie kunnen kenteren, maar dan zijn de

verwachtingen voor internationale transport en mainports ook niet positief.

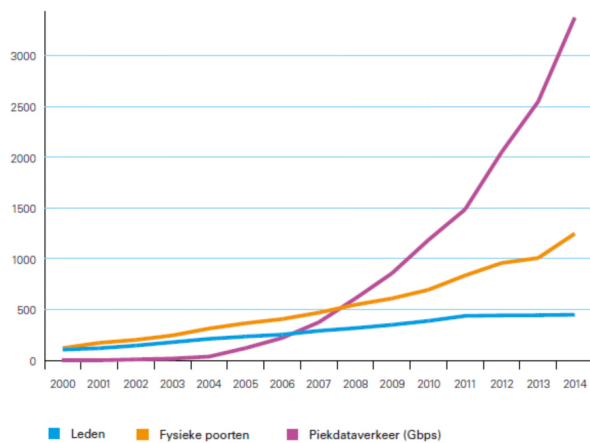


Figuur 2: Verdieping van de glimlach van de waardeketen. Bron: RLI (2016)

De doorgaande digitalisering en automatisering in de handel kunnen goederenstromen in de hele keten ook doen veranderen. Steeds meer diensten en producten kunnen als databestanden worden verstuurd en 3D-printen kan lokaal gebeuren (Figuur 3). Datahub Nederland wordt steeds belangrijker en de digitale infrastructuur krijgt steeds meer aandacht als een pre voor bedrijven en kenniswerkers. Amsterdam Internet Exchange is het op een na drukste internetknooppunt wereldwijd. Inmiddels geeft ICT vorm aan de samenleving; het idee dat ICT alleen maar andere sectoren ondersteunt is echt achterhaald. Daarbij



wordt het internet der dingen steeds belangrijker, ook voor de optimalisatie van productie- en transportprocessen.



Figuur 3: Ontwikkeling leden, fysieke poorten en piekdataberkeer van AMS-IX. Bron: RLI (2016)

Twee trends die de steeds meer lokale fabricage en assemblage als gevolg van digitalisering kunnen versterken zijn (1) protectionisme, en (2) onbehagen over globalisering en over lange, ondoorzichtige productieketens. Een grotere diversiteit aan naast elkaar bestaande productievormen (denk aan lokaal en globaal, klein- en grootschalig etc.) zijn volgens de

Raad een logisch gevolg hiervan. Deze ontwikkelingen maken dat 'economies of scale', het economische voordeel dat gerealiseerd wordt door op een grotere schaal te opereren, steeds minder belangrijk wordt. De raad waarschuwt hiervoor. De mainports zijn traditioneel gericht op de realisatie van grote volumes van passagiers en goederen, en dit is steeds minder effectief. Als alternatief is het belangrijk om de scope te verbreden en in kleinere eenheden, meer op maat, diensten te leveren. Het idee is om de flexibiliteit te maximaliseren om beter in te kunnen spelen op een veranderende context. Gerelateerd hieraan verwacht de raad dat connectiviteit steeds belangrijker wordt. Organisaties die zelforganiserende netwerken en co-creatie kunnen benutten worden in de toekomst meer succesvol.

Een van de maatschappelijke ontwikkelingen die de context van de handel doet veranderen is het verbreden van het welvaartsbegrip, door zowel burgers als bedrijven, waarbij de kwaliteit van landschap en leefomgeving een steeds belangrijker rol gaat spelen. De Raad onderzocht welke aspecten voor Nederland belangrijk worden om in 2040 een concurrerende vestigingsklimaat te hebben en beschrijft een wensbeeld waar veiligheid, voldoende groen, en veel aandacht voor cultureel erfgoed sterk in voorkomen. Investerings in R&D, digitale infrastructuur, en de

transitie naar een duurzame, circulaire en bio-based economie zijn volgens de Raad bovenal van belang.

Klimaatverandering brengt de verschillende transitie, zoals de kentering richting decentrale energietechnologieën en oplossingen, samen versterkt deze. Het klimaatakkoord van Parijs eind 2015 (zie trendalert 24 november 2015: *Klimaattop Parijs: een politieke wending?*) ziet de Raad als trendbreuk richting een groter internationaal draagvlak voor klimaatafspraken. Decarbonisatie van de economie gaat grote impact hebben op de mainports, zowel direct (druk om uitstoot van lucht- en scheepvaart te verminderen) als indirect door bijvoorbeeld bedrijven die productielocaties verhuizen naar consumptielocaties om transport te minimaliseren, zoals Bavaria die voor de Afrikaanse markt een nieuwe brouwerij in Ethiopië heeft gebouwd. Deze trends zijn voor de Nederlandse waterbedrijven ook relevant.

Relevantie

Richting de toekomst wordt het economisch beleid steeds meer op diversiteit en aanpassingsvermogen gericht. Het Rijk wordt geadviseerd om op verdienvermogen en veerkracht (resilience) te focussen. De waterbedrijven kunnen zich misschien ook beter richten op kwaliteit en een diversiteit aan diensten in



plaats van nog verder te focussen op schaalvoordelen en de onderlinge strijd om de goedkoopste te zijn.

Sectoren waarin weinig onderscheidende mogelijkheden zijn zullen het door de verdergaande internationalisering in de komende decennia moeilijker krijgen, vooral in combinatie met de opkomst van decentrale technologieën (zoals in de energiesector). De watersector wordt momenteel gekenmerkt door een centraal systeem beheerd door publieke monopolisten. Maar als de overheid en de klanten steeds meer belang hechten aan diversiteit en aanpassingsvermogen, en technologieën voor decentrale waterzuivering en drinkwaterproductie verder ontwikkeld worden, dan bestaat de mogelijkheid dat de watersector drastisch gaat veranderen.

Gerelateerd aan de gepercipieerde noodzaak voor het versterken van aanpassingsvermogen is het advies van de RLI om Nederland te benutten als proeftuin met risicovol, sectoroverstijgend onderzoek en innovatie. Door het opzetten van een onderzoeksprogramma gericht op water in de circulaire economie (WiCE) zijn de waterbedrijven al op de goede weg. Het is belangrijk om toekomstgericht onderzoek te agenderen in dit programma, waarbij de voorwaarden voor innovatie en vernieuwende perspectieven zwaarder wegen dan andere eisen zoals direct rendement op investeringen en valorisatie. Door

Nederland als proeftuin te benutten voor waterinnovaties kunnen we ook de internationale positie versterken.

Indien de rijksoverheid het advies van de Raad opvolgt en het mainportbeleid grondig verandert dan zou dit een ruimtelijk-economisch structuurverandering kunnen veroorzaken. De polycentrische structuur van Nederland zal hierdoor versterkt worden, met een afname in de concentratie van infrastructuur en industrie rondom de mainports. Brainport Eindhoven zou bijvoorbeeld belangrijker kunnen worden. Voor de watersector is zicht op regionale economische ontwikkeling en vestiging van nieuwe bedrijven van belang voor de inrichting van haar toekomstige infrastructuur (zowel waterpeil als watervraag en afvalwater). Ten opzichte van grote stedelijke agglomeraties in het buitenland wordt de hoge welvaart (groen, cultuurlandschap, veiligheid) in Nederland hoog gewaardeerd. De waterbedrijven kunnen de rol als natuurbeheerders van gebieden die vaak dichtbij steden liggen dus het best omarmen.

Wat betreft veiligheid en infrastructuur was een van de stelligste adviezen van de Raad om meer te investeren in de digitale infrastructuur en datagedreven innovatie en kennis te stimuleren. Het wordt steeds belangrijker voor de waterbedrijven om de digitale infrastructuur te ordenen en beschermen. Sensoring en

datamanagement worden steeds belangrijker evenals de cybersecurity. De eigen deskundigheid maar ook de strategie van een bedrijf wat betreft data (bijv. in hoeverre is het open) krijgt steeds meer betekenis. Als het datamanagement goed op orde is dan kunnen de waterbedrijven investeren in datagedreven innovatie en kennisontwikkeling.

Meer informatie

- Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur. 2016. *Mainports Voorbij*. RLI, Den Haag: <http://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij>
- Van de Hei, L. 2016. *Het toekomstige verdienvermogen van Nederland*. RaboResearch Economisch Onderzoek Themabericht: <https://economie.rabobank.com/publicaties/2016/mei/het-toekomstige-verdienvermogen-van-nederland/>

Keywords

Mainports, Vluchthaven, Zeehaven, Rotterdam, Schiphol, ruimtelijk-economisch structuurverandering