

Sterke ondernemingen, Krachtige mainport

INPUT VOOR HET REGEERAKKOORD 2017 - 2021

SUCCEFACTOREN

EEN NIEUW KABINET 2017 – 2021

Na de spannende verkiezingen van 15 maart is het nu aan de partijleiders van de verschillende politieke partijen om een solide en daadkrachtig kabinet te vormen, dat regeert op basis van een helder regeerakkoord. Ten behoeve van dit akkoord heeft Deltalinqs, de Rotterdamse ondernemersorganisatie voor de haven en industrie, onderstaande input opgesteld.

Het Nederlandse Mainportbeleid, dat vanaf de jaren tachtig goed heeft gewerkt voor de Mainport Rotterdam, is toe aan een krachtige herijking. Het beleid was gericht op de sterke geografische ligging, fysieke uitbreiding en verbindingen. De Tweede Maasvlakte en de Betuweroute zijn hiervan aansprekende voorbeelden. Dit beleid en het ondernemerschap heeft de economische kracht van ons land en Europa versterkt. Na een lange economische crisis zijn de vooruitzichten inmiddels een stuk optimistische. Echter, ook is een vergaande transitie naar een duurzamere economie opgestart, er wordt nog meer geautomatiseerd en gedigitaliseerd, de concurrentie binnen en tussen havens is steeds heviger en er zijn diverse geopolitieke ontwikkelingen die niet aan Rotterdam voorbijgaan. Dit vraagt om een hernieuwd, gericht beleid plus de bijbehorende financiële ondersteuning van de rijksoverheid.

WAT VRAAGT DELTALINQS AAN EEN NIEUW KABINET?

Een hernieuwd Mainportbeleid met een focus op: a. een duidelijke en consistente overheidsinzet, b. een gelijk concurrentieveld met omliggende havens (onder meer: overheidsinvesteringen, kosten en tarieven), c. een verder verbeterde bereikbaarheid (m.n. spoorgoederenvervoer; gerichte nieuwe infrastructuur en het gebruik ervan), d. de versterking van belangrijke industriecusters, e. het stimuleren en ondersteunen van de energietransitie en f. het bevorderen van optimale opleidings- en trainingsfaciliteiten. Deze wens is volledig in lijn met het NL-Next Level programma van VNO-NCW.

Vier factoren zijn cruciaal voor het succes van de ondernemingen in de Mainport Rotterdam en het komende kabinet kan daar belangrijk aan bijdragen: ruimte, bereikbaarheid, duurzaamheid en arbeid.

“Ruimte om te ondernemen vraagt om concurrerende kosten en tarieven”

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 Tweede 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. Op alle niveaus (lokaal, regionaal, nationaal en zeker ook Europees en mondiaal) vindt er een hevige concurrentiestrijd plaats.

- Het speelveld is – zeker internationaal – niet altijd gelijk te noemen. Havens in het nabije buitenland worden zichtbaar ruimer financieel ondersteund (soms met honderden miljoenen per jaar) onder meer op het terrein van de infrastructuur. Een gelijk speelveld moet een topprioriteit zijn voor het kabinet.
- De inspectiekosten en administratieve lasten moeten worden teruggedrongen tot een niveau dat vergelijkbaar is met omringende landen. Inspecties zijn geen concurrentiefactor;
- Vergunningverlening moet snel en tegen marktconforme kosten en op basis van internationale standaarden. Een constructieve en inhoudelijke dialoog met de bevoegde gezagen over vergunningverlening, toezicht en handhaving versterkt dit proces.
- Het Rotterdamse Industriecomplex (HIC) kent belangrijke clusters van bedrijven (schakels) die aan elkaar verbonden zijn. Het moet worden voorkomen dat cruciale schakels in de clusters onder grote economische druk bezwijken. Samen met het Havenbedrijf Rotterdam en ondernemingen dient de nationale overheid maatregelen te ontwikkelen ter versterking van kwetsbaarheden in de Rotterdamse industriële clusters.
- Mede door rijksbeleid zijn gemeentes onder financiële druk komen te staan. Lokale lasten, zoals OZB en leges voor vergunningen, zijn de laatste jaren zeer fors verhoogd. Dit is slecht voor het investeringsklimaat in de Mainport en moet worden teruggedraaid.

2 De optimale **bereikbaarheid** van de Mainport is en blijft 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. Automatisering en digitalisering zijn hierbij ondersteunend.

- Veel belangrijke infraprojecten zijn gerealiseerd (revitaliseren A15 en A4 Midden Delftland) of worden dit (3e spoor Betuweroute, Theemsweg-tracé, Blankenburgtunnel en verdieping van de Waterweg). Dit is goed en noodzakelijk, maar een doorn in het oog blijft de extra financiële bijdrage (direct of indirect) vanuit ondernemers voor rijkstaken. Voorbeelden zijn de tol bij de Blankenburgtunnel en het mede-financieren door het Havenbedrijf van de Theemswegtracé en de verdieping van de Waterweg. Dit kan juist nu, in betere economische tijden, worden teruggedraaid. Ook moeten er extra gelden vrijkomen voor het optimaliseren van gebruik en onderhoud van bestaande infrastructuur. Sowieso dient er €1 miljard per jaar extra te worden gereserveerd om de toekomstige groei van vervoer over weg, water en spoor te faciliteren; dit is het versterken en robuust maken van de infrastructuur op de lange termijn.
- Het spoorgoederen vervoer dient 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 gebruiksvergoadingen voor het spoor dienen concurrerend te zijn met het buitenland en dat is nu niet het geval.
- Verder moeten de uitkomsten van de MIRT-corridorstudies met voorrang worden verwerkt in het MIRT als een strategisch investeringsplan om de Rotterdamse haven via de cruciale EU-corridors (weg, water, spoor en pijpleidingen) tijdig, toereikend en nog concurrerender aan te laten sluiten op het Europese achterland.

“Een consistent en stimulerend overheidsbeleid is essentieel”

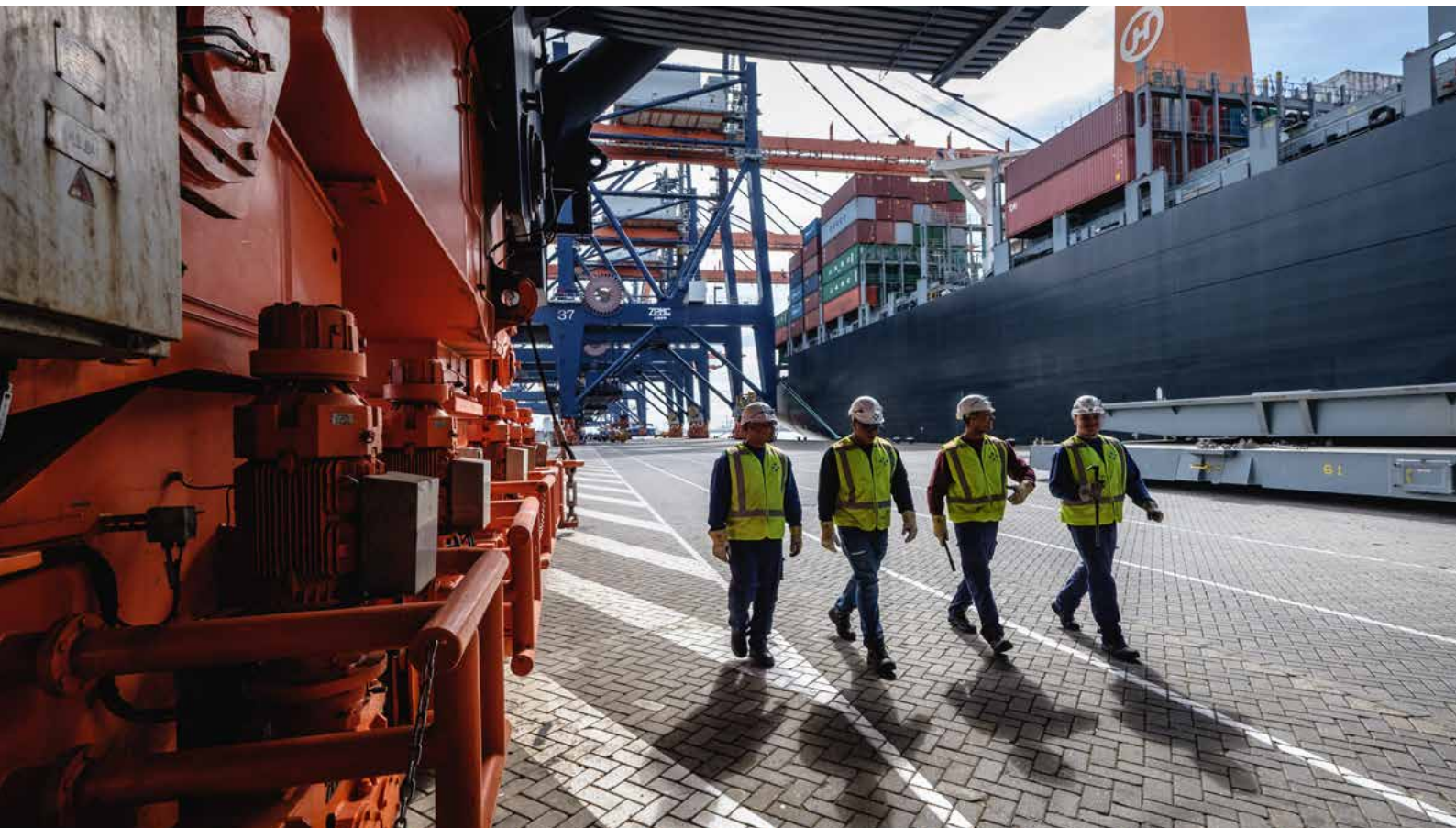
4 De mens, de factor **arbeid**, staat vanzelfsprekend centraal in de Rotterdamse haven en industrie. Voldoende goed geschoolde arbeidskrachten – nu en in de toekomst – blijft een permanente zorg; zeker met een vergrijzende bevolkingssamenstelling, toenemende digitalisering en de lopende energietransitie.

- Publiek-private samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven binnen verschillende centra op het mbo en hbo is succesvol gebleken en de steun vanuit de nationale overheid zal in de toekomst voortgezet moeten worden;

3 Het thema **duurzaamheid** is voor de Rotterdamse haven en industrie het meest cruciale thema. De energietransitie en circulaire economie bieden vele kansen voor bedrijven en samenleving. Deze transitie vraagt aandacht voor verduurzaming van de bestaande industrie en de stimulering van nieuwe industrieën. Het Energieakkoord en de Parijs-afspraken hebben geleid tot een bindend klimaatbeleid met ambitieuze doelstellingen. Tegen deze achtergrond maakt de Rotterdamse haven een onomkeerbare keuze voor een versnelde energietransitie, die de energiemix substantieel zal veranderen. Er zijn al veel stappen gezet zoals volautomatische, volledig geëlektrificeerde containerterminals, schonere modaliteiten, CO₂-levering aan het Westland en Rotterdam kent het grootste bio-based cluster van Europa. Recente miljardeninvesteringen in de Rotterdamse raffinage zijn duidelijke voorbeelden van energie-efficiënte technieken. De transitie kan nu versneld worden. Recent onderzoek van het Wuppertal Instituut toont verschillende transitiepaden naar een vrijwel CO₂-neutrale industrie in 2050. Het is daarom niet de vraag óf de transitie gaat plaatsvinden, maar de vraag of het ook lukt om deze in de Rotterdamse haven en industrie te realiseren tezamen met een nieuwe economische voorspoed. Hiervoor is een consistent en stimulerend overheidsbeleid onontbeerlijk.

- Een nieuw kabinet moet daarom snel komen tot een energie- en klimaatbeleid dat een meerjarig robuust beleidskader biedt voor investeringen in CO₂-reductie en CO₂-efficiëncy over de gehele keten. Om snel stappen te zetten moet het rijk zeer fors investeren in grootschalige bio-raffinage, pilotprojecten voor het afvangen, opslaan en benutten van CO₂ en de warmte-infrastructuur (zoals een warmterotonde en een warmte-nutsbedrijf). Daarnaast moet het rijk zich richten op de toepassing van alternatieve brandstoffen voor transport en chemische processen en het gebruik van afvalstromen als grondstof;
- Ondernemingen moeten voldoende ‘milieuruimte’ behouden om te kunnen blijven investeren (zoals bij de wens tot het reduceren van stikstofdepositie). Milieumaatregelen moeten altijd effectief en proportioneel zijn;
- Daar waar er vanuit lokale wensen directe effecten zijn op het haven- en industriecomplex moeten de afwegingen bovenregionaal gemaakt kunnen worden (zoals het beperken van woningbouw in de nabijheid van het HIC) en er moet sprake zijn van een regionale consistentie (de omgevingsplannen).

- Samenwerken aan (inter)sectorale mobiliteit en sociale innovatie moet de arbeidsmarkt in de haven voldoende adaptief vermogen geven om toekomstige veranderingen het hoofd te bieden. Steun vanuit de nationale overheid op deze thema's blijft belangrijk, vanuit sociaal maar ook economisch perspectief;
- Het stimuleren van technische en IT-kennis en -vaardigheden moet nog meer prioriteit en gerichte financiële overheidssteun krijgen. Onder meer betekent dit het ondersteunen door de nationale overheid van de kostbare opleidings- en trainingsfaciliteiten.



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

Deltalinq

Havennummer 2235
Waalhaven Z.z. 19
3089 JH Rotterdam

Postbus 54200
3008 JE Rotterdam
www.deltalinq.nl

MEER INFORMATIE

Bas Janssen, directeur Deltalinq
010 – 4020399 / janssen@deltalinq.nl