



Sterke ondernemingen, Krachtige mainport

MAINPORTBELEID

Het Nederlandse Mainportbeleid heeft vanaf de 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 heeft kunnen ontwikkelen tot dé toegang voor de enorm grote en welvarende Europese markt. Daarom is de economische kracht van ons land en het Europese achterland versterkt.

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

WAT VRAAGT DELTALINQS?

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 (investeringen in mn. spoorgoederenvervoer; infrastructuur en slim gebruik), **d.** de versterking van belangrijke industrieclusters, **e.** het stimuleren en ondersteunen van de energietransitie en **f.** het bevorderen van optimale opleidings- en trainingsfaciliteiten.

"Ruimte om te ondernemen vraagt om concurrerende kosten en tarieven"

SUCCESSFACTOREN

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. Om de concurrentiekracht van de Mainport Rotterdam te versterken is een gelijk Europees speelveld van groot belang. Andere havens worden financieel ondersteund door de overheid waar het de realisatie van infrastructuur betreft. De concurrentiekracht van de Mainport Rotterdam moet daarom worden versterkt. 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. 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 en niet onder grote economische lastendruk mogen bezwijken. De 'ruimte' om succesvol te ondernemen moet de basis zijn van consistent en stimulerend overheidsbeleid.

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. 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 vergunningsvoorwaarden 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.

"De € 10 miljard extra voor het infrastructuurfonds: investeren in de Rotterdamse haven."

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), worden dit (3e spoor Betuweroute, Theemswegtracé, Blankenburgtunnel en verdieping Waterweg) of staan op de wensenlijst (A4 Zuid). 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 het Theemswegtracé. De toegezegde €10 miljard (tot 2030 in het Infrafonds) dient hier een belangrijke bijdrage aan te leveren. Het spoorgoederenvervoer moet meer aandacht krijgen vanuit de nationale overheid, immers 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 dan ook onevenredig belastend.

STANDPUNT DELTALINQS

De nationale overheid moet snel en zonder aanvullende bijdragen vanuit ondernemers (direct dan wel indirect) de noodzakelijke aanvullende rijks-infrastructuur realiseren. De extra dotatie aan het Infrafonds dient hiervoor te worden aangewezen. De gebruiksvergoedingen voor het spoorgoederenvervoer moeten veel concurrerder worden. Deltalinqs steunt de nationale spoorgoederenlobby op deze punten van harte.

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. 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 en evenwichtig doormaken van een energietransitie is bijzonder kostbaar en raakt het verdienvermogen van de haven. Het is niet de vraag of 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 met beleid dat gestoeld is op ratio in plaats van emotie. Een transitie zal altijd een 'én-én proces' zijn: de focus op verdere verduurzaming van de bestaande 'fossiele' industrie en de focus op nieuwe duurzame industrieën. Het gaat om een beheersbaar en evenwichtig proces. 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 industriecomplex moeten de afwegingen bovenregionaal gemaakt kunnen worden (zoals het beperken van woningbouw in de nabijheid van het haven en industriegebied).

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 haven en industriegebied moet bovenregionaal afgewogen kunnen worden.

**“De ambitie van
Deltalinqs: versterken
concurrentiekracht,
duurzame groei en creëren
van maatschappelijk en
politiek draagvlak”**



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



“De Rotterdamse haven en industrie kan niet zonder een consistent en stimulerend overheidsbeleid”

Deltalinqs behartigt als ondernemersorganisatie de gezamenlijke belangen van de haven- en industriële ondernemingen in de Mainport Rotterdam. Dit zijn ruim 700 bedrijven, die 3,2 van het Bruto Nationaal Product (ruim € 21 miljard) vertegenwoordigen en werk bieden aan ruim 180.000 mensen.

Deltalinqs

Havennummer 2235
Waalhaven Z.z. 19
3089 JH Rotterdam

Postbus 54200
3008 JE Rotterdam
www.deltalinqs.nl