

Mainportbeleid en 'oer'-gevoel gaan hand in hand

Je zet niet zomaar vraagtekens bij het mainportbeleid. Dat roept emoties op, geworteld in een rijke historie, met weinig ruimte voor nuance. Toch heeft de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) gemeend dat te moeten doen. "Een gesprek met voorzitter Jan Jaap de Graeff over het advies 'Mainports voorbij' en de discussie die dit rapport op gang bracht.



Jan Jaap de Graeff: "Plaats je een vraagteken bij de betekenis van Schiphol en de Rotterdamse haven, dan kom je aan een soort oer-gevoel"

Drie jaar terug is in de raad voor het eerst de vraag gesteld: hoe gaat het met de mainports? Aanvankelijk lag de focus bij de positie van de mainports in relatie tot andere mainports elders in de wereld. Wat zou de raad kunnen adviseren als het gaat om een betere positionering van onze mainports? Gaandeweg is die vraagstelling wat verschoven en is de raad gaan kijken naar het economisch belang van de mainports. Jan Jaap de Graeff: "Wij kwamen tot de conclusie dat het economisch belang weliswaar heel groot is en blijft, maar dat dit belang in verhouding tot andere regio's en andere sectoren afneemt. Andere regio's en bedrijfstakken, zoals de digitale industrie, zijn veel sneller gegroeid. Het accent van het advies is toen verschoven naar de vraag: wat moet de overheid doen om het vestigingsklimaat in Nederland te verbeteren en welke rol spelen de mainports Schiphol en de haven van Rotterdam daarin?"

Betekenis voor vestigingsklimaat

Het bleef niet bij het inzicht van de relatief afnemende economische betekenis van de mainports. In het mainportbeleid dat vanaf eind jaren '80 was ingezet, lag er een sterke nadruk op volumegroei. De raad signaleerde dat ook hiervan de economische betekenis in verschillende opzichten beperkter was geworden. "Van belang is het soort groei waarop je de nadruk legt", aldus De Graeff. "Het economisch belang voor Nederland van passagiers die Schiphol benutten als overstaplocatie is beperkter dan dat van de zakelijke reizigers en toeristen die Nederland bezoeken en verblijven. Als tweede hoofdpunt van ons advies hebben wij gezegd: 'Denk nog eens na over het soort groei dat je als publiek belang wilt accommoderen. En denk ook na over een ondergrens: welk minimumvolume is voor Schiphol tenminste noodzakelijk om als luchthaven aantrekkelijk te blijven.' Want aan onbeperkte groei kleven ook diverse milieube-

'Belang mainports neemt in verhouding tot andere regio's en sectoren af'

zwaren, zoals de geluidshinder en CO₂."

De raad maakt een verschil tussen het belang van de BV Nederland en dat van Schiphol. Wat voor Schiphol belangrijk is, kan voor de BV Nederland anders liggen. "Voor de BV Nederland is en blijft Schiphol van bijzonder belang als het gaat om het vestigingsklimaat. Het is absoluut zo dat de toeristische en zakelijke sector profiteren van de aanwezigheid van Schiphol. Het is van groot belang dat Schiphol die functie kan blijven vervullen. Voor de overheid speelt tevens de vraag in welk soort groei je wilt investeren. De rijksoverheid wil primair investeren in de groei die voor het vestigingsklimaat van Nederland van belang is. Dat betekent dus niet per definitie het faciliteren van alle vormen van groei, wat primair een belang is van Schiphol. Tevens is het van belang dat die groei zich afspeelt binnen acceptabele milieugrenzen. Omdat je anders gewoon niet verder komt."

Beheersen volumegroei

De Rli-voorzitter maakt de vergelijking met de aardgasproblematiek. "Als je als overheid te lang coulant bent, dan kan er een moment komen dat men het allemaal niet meer accepteert. Op dat moment is er vaak ook geen houden meer aan. Je loopt dan een zeker risico dat ook de grote betekenis van Schiphol en de belangen die er zijn voor de BV Nederland, aangetast worden. Beheersing van de volumegroei vanwege de geluid- en CO₂-problematiek is daarom voor alle betrokkenen van belang. Het te ver oprekken van grenzen kan in zijn tegendeel verkeren. Kijk naar Groningen wat daar is gebeurd, je ziet hoe snel het politieke klimaat met betrekking tot de winning van aardgas is omgedraaid. Dan is

'Kijk nog eens goed naar de betekenis van de zachte vestigingsfactoren'

er ineens veel minder mogelijk. Wat betreft de mainports moeten we dat voor zijn".

De ruimtelijke inbedding van Schiphol in zijn omgeving is maar ten dele geslaagd. Hoewel er van alles is gedaan om te onderzoeken waar nog extra vliegbewegingen mogelijk zijn, knelt het nog steeds. Er is op een gegeven moment gezocht naar de uitwijkmogelijkheid van Lelystad. De Graeff: "Het kabinet is met Lelystad Airport in de problemen gekomen, niet in de laatste plaats omdat het MER niet bleek te kloppen. Nu is nog maar de vraag in hoeverre en wanneer de plannen met betrekking tot Lelystad kunnen doorgaan, terwijl Schiphol al tegen de grenzen aanloopt van wat mogelijk is."

Geld en aandacht

De raad pleit voor een verbreding van de discussie over de economische betekenis van de mainports in verhouding tot andere regio's zoals de Brainport Eindhoven respectievelijk andere sectoren. Dat neemt het grote belang van beide mainports niet weg, maar vanuit het perspectief van het vestigingsklimaat van Nederland moet je breder en verder kijken. In hoeverre wordt de visie en analyse van de raad gedeeld door partijen die sterk verbonden zijn met het mainportbeleid? De Graeff: "Het zal geen verbazing wekken dat ons rapport in de regio Eindhoven met gejuich is begroet, terwijl het omgekeerde gebeurde bij Schiphol en in Rotterdam. Het Rijk kan maar een x-aantal euro's besteden. Dan ontstaat er mogelijk concurrentie tussen wat de overheid kan besteden aan beide mainports en bestedingen elders. Bij Schiphol en de Rotterdamse haven is er de zorg dat de overheid op den duur minder aandacht heeft voor de mainports en minder gaat investeren in bijvoorbeeld infrastructuur." "Ik heb ook gemerkt dat wanneer je een



vraagteken plaatst bij de betekenis van Schiphol en de Rotterdamse haven, je dan komt aan een soort 'oer-gevoel': wat goed is voor de haven van Rotterdam en Schiphol is goed voor Nederland. Er is een sterke identificatie met de welvaart in Nederland. Wanneer je daar ook maar enig vraagteken bij plaatst, beland je - wat mij betreft ten onrechte - al snel in de hoek van 'jullie zetten beide havens bij het oud vuil'. Aan de linkerkant van het maatschappelijk spectrum zie je - eveneens ten onrechte - de tegenovergestelde reactie: 'zie je wel, de raad zegt het ook, het moet maar eens afgelopen zijn met die investeringen in beide mainports'. Er is weinig ruimte voor nuance. We hebben ons dat wel gerealiseerd, maar blijkt toch onvoldoende. Neem bijvoorbeeld

de titel van het rapport 'Mainports voorbij'. Die had moeten luiden: 'Voorbij de mainports'. Hierdoor is ten dele een verkeerde perceptie ontstaan, namelijk dat het afgelopen is met de mainports, maar dat heeft de raad niet bedoeld te zeggen. Achteraf en met de kennis van nu had ik zeker een andere titel gekozen. Al heeft een en ander wel geholpen bij het op gang brengen van de discussie." Is het niet in het belang van Schiphol en de haven van Rotterdam om ook eens bij zichzelf te rade te gaan? "Dat doen ze ook. Zo is de haven van Rotterdam al jaren geleden begonnen met het verzetten van de bakens. Het is ook allemaal mensenwerk. Een belangrijk verschil met de Rotterdamse haven is dat de problemen daar meer mani-

fest zijn, terwijl Schiphol nog steeds een stormachtige groei kent. Daarnaast is er bij Schiphol - letterlijk - minder manoeuvreerruimte om de problemen op te lossen. Een schrale troost is dat de vliegvelden elders in de wereld min of meer vergelijkbare problemen hebben."

Vestigingsplaatsfactoren

De Graeff wijst tot slot op het belang van zachte vestigingsfactoren. Volgens de raad zijn die factoren onderbelicht in de discussie over het versterken van vestigingsklimaat. "Het Rijk zou daar meer naar moeten kijken. Met name naar vestigingsplaatsfactoren als cultuur, natuur en landschap. Zeker de laatste tien jaar is mijn indruk dat het heel belangrijke factoren zijn voor de mensen die zich in Nederland willen vestigen en natuurlijk ook voor het toerisme. In Nederland hebben wij kans gezien om in een dichtbevolkte regio als de Randstad hele gebieden open te houden. Zodra je Amsterdam uit bent, ben je binnen een uur op de meest prachtige plekken. Er is geen land ter wereld met zoveel variëteiten en dat is allemaal bereikbaar vanuit die stedelijke regio's. Dat is wel anders in New York, Londen en Parijs."

Peter van de Laak,
VVM/Sectie MER

Mainports Voorbij

De Rli doet de volgende aanbevelingen in zijn advies 'Mainports voorbij':

- a) Verbind economische kerngebieden in een Strategie Vestigingsklimaat 2040 door te onderzoeken welke kritische massa van volumestromen nodig is.
- b) Beschouw de digitale infrastructuur als belangrijke basisvoorwaarde voor het vestigingsklimaat: investeer in veiligheid en open toegang van digitale infrastructuur en stimuleer datagedreven innovatie en kennis.
- c) Verbind sectorale beleidsopgaven in een integrale Strategie Vestigingsklimaat door de ingeslagen weg met REOS verder uit te werken een grotere waarde toe te kennen aan zachte vestigingsplaatsfactoren en Nederland te benutten als proeftuin.
- d) Initieer een breder debat over urgente beleidsvragen.