



**Nederland
voor altijd
hét knooppunt
van de
wereld**



NL next level

Mainports, een rijk maar geen rustig bezit

▶ **N**ederland heeft een unieke positie met twee toonaangevende mainports: het haven-industriecomplex in Rotterdam en het luchtvaartcomplex Schiphol-KLM. Sinds de jaren tachtig voert Nederland een actief mainportbeleid. Daarmee zijn we erin geslaagd een luchthaven en een zeehaven op te bouwen die internationaal *top of the bill* zijn. Doordat deze knooppunten/draaischijven voor een groot deel ook internationale klanten bedienen, strekken ze verder dan de Nederlandse nationale grenzen. Daarmee zijn ze een belangrijke steunpilaar voor de Nederlandse welvaart. De toegevoegde waarde en werkgelegenheid die de mainports zelf genereren, is met een bijdrage van 35 miljard en zo'n 350.000 banen zeer aanzienlijk. Maar de secundaire effecten zijn vele malen belangrijker. Mede dankzij onze sterke mainports en de excellente internationale *connectivity* die zij bieden, huisvest Nederland 20.000 internationale ondernemingen. Deze zijn goed voor twee miljoen banen die ook nog eens twee keer zo productief zijn als gemiddeld. Tot 2025 komen er in de wereld zo'n 7.000 multinationals bij. Die zullen allemaal een Europees hoofdkantoor willen hebben. Wij moeten eraan werken dat velen daarbij voor Nederland kiezen. Hun productiviteit en connectivity dankzij onze mainports zijn belangrijke argumenten voor vestiging in Nederland.



De lange staat van dienst en waardevolle resultaten van onze mainports kunnen tot de overtuiging leiden dat de mainports als ‘vanzelf altijd wel blijven leveren’: dat ze ‘af’ zijn. Dat is een misvatting. Buitenlandse overheden hebben gezien welke economische bijdrage mainports kunnen leveren, en kopiëren, investeren en verbeteren het waar mogelijk. Omdat andere landen nu kiezen voor gericht beleid om de eigen mainports te versterken kan Nederland niet op zijn lauweren rusten. Wij constateren dat de aandacht voor mainportsbeleid wat wegzakt. En dat ondanks het grote gemeenschappelijke en het grote nationale economische belang, publieke investeringen worden uitgesteld. Met als gevolg dat mainports veel noodzakelijke investeringen zelf doen, leidend tot stijging van hun kostenstructuur. VNO-NCW stelt dat mainports alleen aan de internationale top zullen blijven als overheid, ondernemers en mainports als één gezamenlijk systeem opereren. Het besef van het belang van concurrerende mainports voor de economie en de economische groei en daar beleidsmatig naar handelen moet terugkomen in de *mindset* van politici en bestuurders. Een mainportstrategie met adequaat mainportbeleid moet weer één van de prioriteiten van het kabinetsbeleid worden. Belangrijke onderdelen van het beleid voor de mainports op korte termijn zijn het verlagen van de publieke lasten tot het niveau van wat concurrerende zee- en luchthavens betalen, extra budget voor het infrafonds om de bereikbaarheid van de mainports te verbeteren, het oplossen van infrastructurele knelpunten in en rond de mainports en het verbeteren van de achterlandverbindingen. Ook moet meer werk gemaakt worden van bovenregionale afweging van woningbouw nabij de mainports om te voorkomen dat de ontwikkeling en groei van de mainports vastloopt. Er is publieke

regelgeving nodig om de capaciteit op Schiphol meer op basis van toegevoegde waarde aan de kwaliteit van het internationale netwerk te verdelen. Ook moeten de vestigings- en ondernemingsvoorwaarden voor bedrijven in het haven-industriecomplex Rotterdam verbeterd worden.

Ook een aantal Europese dossiers voor de interne markt van mainports en logistieke operaties moet worden vlotgetrokken: het staatssteundossier voor zeehavens, het realiseren van een ‘Blue Belt’ voor douaneafhandeling en ‘One European single sky’ voor efficiënt en duurzamer gebruik van het Europese luchtruim. In deze publicatie wordt dit mede op basis van SWOT-analyses voor beide mainports nader toegelicht.

Wij roepen politiek en bestuurders op om samen met ons de schouders te zetten onder de mainportagenda. Dit om Nederland leidend te maken in de wereld als het gaat om de combinatie welvaart, inclusiviteit en duurzaamheid.

Hans de Boer

Voorzitter VNO-NCW

Beknopte schets van de economische waarde van de mainports

► **B**ij de economische betekenis van de mainports gaat het niet alleen om de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Er is een hele keten van economische bedrijvigheid die gekoppeld is aan de directe mainportactiviteiten en dat zich dan ook vertaalt in afgeleide toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

De economische betekenis van onze mainports

		Direct en indirect	Vestigingsklimaat
Haven Rotterdam ¹	Toegevoegde waarde	€ 23,5 miljard	€ 6,4 miljard
	Werkgelegenheid	177.000 fte	70.000 fte
Luchthaven Schiphol ²	Toegevoegde waarde	€ 11 miljard	€ 15 miljard
	Werkgelegenheid	170.000 fte	120.000 fte

De cijfers voor de economische betekenis van de mainport Schiphol in bovenstaande tabel zijn gebaseerd op 2010, op basis van een speciaal ontwikkeld economisch model. Op basis van een uitsplitsing naar Nederland op basis van Het rapport 'Economic Impact of European Airports, a Critical Catalyst to Economic Growth' dat is gebaseerd op gegevens uit 2013, kan worden geconcludeerd dat Schiphol inmiddels 370.000 arbeidsplaatsen oplevert.

¹ Buck Consultants: 2011

² BCG & McKinsey: 2011

De mainports zijn een hoeksteen van het Nederlandse vestigingsklimaat en dat wordt in de toekomst alleen maar belangrijker:

De mainports nemen met bovenstaande gegevens tegen de 10 procent van het BNP voor hun rekening. Inclusief katalytische effecten zijn beide mainports samen goed voor circa 640.000 banen. Die katalytische effecten zitten vooral in vestigingsklimaat: Nederland is een gewilde vestigingslocatie voor Europese hoofdkantoren en distributiecentra. De mainports zijn belangrijk voor de strategische keuze van bedrijven om te kiezen voor Nederland als vestigingsplaats. Zo huisvest de metropoolregio Amsterdam ca. 2.000 internationale bedrijven met ca. 140.000 werknemers³.

In Rotterdam biedt de haven een ideaal vestigingsklimaat voor het (petro) chemisch industrieel complex. Dit complex staat aan de vooravond van een grote moderniseringsslag gericht op duurzaamheid (klimaat, energie, circulaire economie).

Bovenop deze regio's telt Nederland nog veel vestigingen van internationale bedrijven en organisaties (bijv. Den Haag). Ook deze bedrijven en organisaties dragen bij aan de economische bedrijvigheid en ons welvaartsniveau. Recent onderzoek wijst uit dat in Nederland zelfs 20.000 internationaal opererende bedrijven zijn, die twee derde van de omzet van het bedrijfsleven in betreffende branches genereren en bovendien productiever zijn dan vergelijkbare nationaal opererende bedrijven⁴ en 2 miljoen banen creëren⁵. De belangrijkste redenen voor deze bedrijven om daarnaast naar Nederland te komen: gekwalificeerde mensen, goed fiscaal klimaat én goede bereikbaarheid.

- Op dit moment zijn er in de wereld 8.000 multinationale ondernemingen met een omzet van minimaal één miljard euro, waarvan 70 procent gevestigd in de EU of USA. McKinsey voorspelt dat in de komende tien jaar het aantal multinationale ondernemingen met een omzet van één miljard euro bijna zal verdubbelen⁶. Nederland moet ervoor gaan om meer vestigingen van deze hoofdkantoren binnen de landsgrenzen te krijgen dan proportioneel zou zijn. De vele directe intercontinentale verbindingen vanaf Schiphol vormen hiervoor een essentiële infrastructuur. Onderzoek heeft aangetoond dat een stedelijk centrum dat 10 procent stijging van intercontinentale verbindingen met andere economische centra realiseert, het aantal hoofdkantoren van multinationals dat zich vestigt met 4 procent ziet stijgen⁷.
- Voor de zeehaven hebben innovatie in robotisering en informatieverwerking, hypermoderne containerterminals op de Tweede Maasvlakte de potentie om de positie te behouden van een moderne, duurzame en efficiënte mondiale tophaven. Met deze haven kan Nederland zijn economie duurzaam verbinden met de Aziatische groeimotor: door de 'preferred gateway to and from Europe' te blijven kan groei van de haven en aanpalende industrie meeliften op het Aziatische groeitempo, en kan Nederland zijn economie harder laten groeien dan voorzien is voor Europa als geheel.

³ De lokale lusten Schiphol: Kamer van Koophandel

⁴ CBS monitor topsectoren 2014

⁵ CBS: Internationaliseringsmonitor 2015

⁶ McKinsey insights & publications: Urban world: the shifting global business landscape

⁷ Germa Bèl, Xavier Fageda Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters - Journal of Economic Geography 8 (2008)

Mainports: huidige positie en toekomstige ontwikkelingen



Wat betreft de kracht van Rotterdam zijn als belangrijkste punten te noemen:

- › Strategische ligging aan zee, voldoende diepgang voor de grootste (container) schepen en knooppunten voor andere modaliteiten gericht op verdere doorvoer (sterke achterlandverbindingen);
- › Tweede Maasvlakte is forse stap in capaciteitsuitbreiding. Slechts een deel van de ruimte is ontwikkeld en uitgegeven. Verdere ontwikkelmogelijkheden zijn aanwezig;
- › Rotterdam is de leidende containerhaven in Europa. Nieuwe terminals op de Tweede Maasvlakte zijn duurzaam en zijn ingericht met high tech technologie;
- › De haven heeft een uitgebreid (petro) chemisch industrieel complex;
- › Er is substantiële opslagcapaciteit voor grote stromen natte bulk, waar veel waarde aan kan worden toegevoegd;
- › Rotterdam heeft een sterke positie op droge bulk voor het Nederlandse agrocomplex.

Als zwakke punten van Rotterdam zijn te noemen:

- › De haven kent een andere kostenstructuur dan bijvoorbeeld de havens van Antwerpen en Hamburg. Rotterdam is een zelfstandige onderneming, terwijl andere havens direct onderdeel van de overheid zijn of sterk met publiek geld worden gesteund;
- › De achterlandverbindingen per spoor en weg worden met onvoldoende urgentie aangepakt, door tekortschietende budgetten in het Infrafonds;
- › Het (petro)chemisch industrieel cluster in het havengebied zit in een overgangsfase. De locatie moet concurreren met andere mondiale locaties die o.a. gebruik kunnen maken van goedkope energie (VS: schaliegas). De fossiele verwerkingsindustrie wil komen tot een meer duurzame regio (circulaire economie en biobased economy). Clusterversterking moet het investeringsklimaat voor de internationale energie-intensieve industrie verbeteren en internationaal concurrerend maken; de eerste successen zijn al zichtbaar met concrete beslissingen voor modernisering van raffinaderijen.

SWOT-analyse: Rotterdamse haven en het petro (chemisch) industrieel complex

KRACHT

- Klaar voor nieuwe generatie containerschepen: pal aan zee, geen sluisen, veel diepgang
- Eerste en Tweede Maasvlakte: voldoende grote, nieuwe en optimale terreinen
- Grote volumes natte & droge bulk en containers
- Economisch voordeel van schaal en verbindingen voor verladings- en consumenten
- Gelegen aan 3 TEN-T corridors
- Rijn: goed toegankelijke achterland-verbinding voor binnenscheepvaart
- Weginfrastructuur in Rijnmond beter met Blankenburg en verbreding A15
- Betuweroute: speciaal voor goederenspoorvervoer
- Uitgebreid netwerk van buisleidingen met andere industriegebieden in West Europa
- Dé haven voor het Ruhrgebied en Main Neckar
- Efficiënte werkwijze douane
- Portbase: digitale samenwerking Nederlandse zeehavens
- Internationaal sterk exportgericht (petro)chemisch industrieel complex
- Degelijk en betrouwbaar milieu-, emissie- en veiligheidsbeleid

ZWAKTES

- Marktaandeel in Zuid Duitsland en Midden-Europa onder 5 procent
- Hogere lokale lasten, haventarieven, inspectielasten dan directe concurrenten Antwerpen en Hamburg. Door budgetspanning op infrafonds worden kritische verbeteringen aan de publieke infrastructuur niet tijdig gerealiseerd
- Minder goed ontsloten per spoor dan Bremerhaven en Hamburg. Duits spoor netwerk naar NL kent knelpunten
- Het functioneren van de Calandspoorbrug
- Inlands zijn er meerdere infra knelpunten
- Maritieme dienstverlening kiest voor London of Hamburg
- De haven is gescheiden geraakt van de stad
- Hoge energiekosten industrie en chemie
- Strenger milieubeleid dan in andere Europese lidstaten

KANSEN

- Toenemende mondiale handel(stromen), vooral door opkomst Azië
- Marktconcentratie internationale reders: Rotterdam is bij uitstek geschikt voor de grootste schepen
- Economische groei Oost Europa
- In Zuid-Duitsland en Midden-Europa kan met een goede spoorverbinding meer markt worden veroverd
- Stad kan meer hoogwaardig maritiem gerelateerde dienstverlening binnenhalen
- Hét havenindustrieel complex in Europa voor biobased chemie, biofuels, LNG, circulaire economie
- De grootste haven voor kustvaart worden in Europa
- Noordelijke zeeroute wordt bevaarbaar
- Vervoer in koelcontainers van versproducten (coolport)
- Warmteronde met haven-warmte voor woningen en glastuinbouw
- Meer toegevoegde waarde in het Nederlandse achterland, door aandeel wederuitvoer te verhogen t.o.v. de doorvoer
- ICT uitbouwen tot onderscheidende vestigingsfactor
- Omgevingswet met koepelconcept biedt kortere procedurele doorlooptijd en verhogen milieu-efficiency

BEDREIGINGEN

- De geopolitieke situatie in de wereld
- Zwaartepunten handelspunten schuiven naar Azië
- Investerings industrieel en chemie-complex vinden plaats in groei markten (Azië, Midden-Oosten, USA)
- CO₂-prijs is te laag voor innovatie in low carbon technology
- Prijs biomassa is internationaal opgedreven en hindert ontwikkelingsportfolio
- Prijsconcurrentie in zone Le Havre-Hamburg (containers zijn footloose)
- Marktconcentratie internationale reders, met als gevolg grote schepen en een piekbelasting op de kade
- Het beeld in de politiek dat de mainports lasten in Nederland zorgen en voor banen in het buitenland
- De 'Zijderoute' van China naar Griekenland (Piraeus)

Wat betreft de kansen voor Rotterdam zijn als hoofdpunten te noemen:

- › Mondiale economische groei en toename van de handel bieden legio kansen: binnen de topsector logistiek wordt ook gewerkt aan projecten om met behulp van data en samenwerkingsverbanden ladingstromen te bundelen en te verdelen over weg, water en spoor, leidend tot een maximaal efficiënte benutting van alle modaliteiten. Het industriële complex kan onderdeel worden van de Nederlandse nieuwe warmtevoorziening. Een tweede uitdaging is om een sterk biobased cluster voor hernieuwbare materialen te bouwen;
- › Het level playing field voor de havens in Europa verbeteren door de Europese richtsnoeren die richtinggevend zijn voor de staatssteun aan de zeehavens gereed zijn en door de lidstaten worden opgevolgd.

Bedreigingen voor de Rotterdam:

- › Het niet ontstaan van een level playing field voor de Europese havens. De Rotterdamse haven dreigt daardoor op achterstand te komen en dat zou tot verlies in marktaandeel kunnen leiden. De vpb-plicht verslechtert de financiële armslag met als resultaat minder investeringsruimte;
- › Investerings in (industriële)groeimarkten elders in de wereld kunnen leiden tot het verplaatsen van mondiale goederenstromen waarbij de Rotterdamse haven minder in beeld kan komen. Als voorbeeld valt te noemen de Chinese ambitie via een nieuwe “zijderoute” naar de Griekse haven Piraeus. De doorvoer via Rotterdam naar Oost-Europa krijgt dan een geduchte concurrent;
- › De fysieke infrastructuur moet voor een goed functionerende haven op orde zijn. Dat is ook essentieel om internationaal

te kunnen blijven concurreren. De grote ombuigingen op de rijksbegroting leiden ertoe dat de haven zelf zou investeren in de publieke Calandspoorbrug. De inertie van de Rijksoverheid leidt ertoe dat het Havenbedrijf om de dienstverlening op niveau te houden investeert in wat in feite publieke taken zijn;

- › Wat bij bovenstaande passage over zwakke punten al staat gemeld, is in feite ook een serieuze bedreiging voor de haven, namelijk de vraag naar de positie en het toekomstperspectief voor het (petro) chemisch industrieel cluster. Deze sector (met in zijn slipstream de hele daarbij behorende keten) is niet alleen een belangrijke economische drager voor de Rotterdamse regio, maar voor de hele Nederlandse economie. De sector staat aan de vooravond van belangrijke transitie en belangrijke strategische keuzes.

SWOT-analyse: luchthaven Schiphol en KLM

KRACHT

- Sterk netwerk: directe verbindingen naar mondiaal meer dan 300 steden, waarvan bijna 200 door KLM en partners, meerdere keren per dag en jaar rond
- Hub netwerk van KLM en partners afgelopen jaren gegroeid binnen dual-hub strategie met Parijs
- Nederland heeft 130 verdragen over luchtvaartrechten
- Sublieme transferoperatie: korte overstaptijden, hoge punctualiteit, mogelijk door 'one terminal concept' en blokkensysteem
- De homecarrier is pionier in samenwerkingsverbanden (Skyteam)
- NL luchtvaartcluster is koploper in duurzaamheid
- De ligging van Schiphol aan Rijkswegennet en het onder de terminal gelegen NS-station
- In Multi stakeholder gremium Omgevingsraad wordt leefbaarheid omgeving bewaakt
- Luchtvracht belangrijk voor de Nederlandse economie
- Metropoolregio en Schiphol magneet voor Europese distributiecentra
- Mondiaal netwerk is belangrijke vestigingsconditie voor internationaal bedrijfsleven

ZWAKTES

- Kleine thuismarkt/ catchment area.
- Versnipperd overheidsbeleid: Het belang van de mainport weegt onvoldoende in publieke besluitvorming rond infrastructuur en woningbouw
- De lidstaten laten nationale belangen prevaleren boven de concurrentiekracht van Europese luchtvaart.
- Kosten van de luchtvaartsector hoger dan in Turkije en Midden Oosten: belemmert concurrentiekracht
- Capaciteitsbenutting wordt belemmerd door geluidshindermaatregelen
- De capaciteit van de ov-verbindingen is volledig benut: dit belemmert bereikbaarheid
- Afwezigheid van een goede grensoverschrijdende HSL verbinding, vooral met het Ruhrgebied en Vlaanderen
- Regeldruk, vooral bij Europese Regelgeving als ETS, passagiersrechten en security
- Relatief klein en complex luchtruim, gekoppeld aan complex banenstelsel: piekcapaciteit wordt belemmerd

KANSEN

- Groeiende sector; IATA verwacht verdubbeling vliegverkeer in 20 jaar
- Toeristen uit opkomende economieën
- Meer multinationals: hoofdkantoren
- Vergroten van thuismarkt door nabijgelegen dichtbevolkte gebieden in het Ruhrgebied en België te ontsluiten
- Capaciteit voor zakelijke bestemmingen vergroten door regionale vliegvelden in te richten voor niet mainportgebonden verkeer (cf. Aldersakkoord): selectiviteitscriterium
- Doortrekken Noord Zuidlijn naar Schiphol

BEDREIGINGEN

- De inzet in Turkije en het Midden-Oosten om met overheidsgeld eigen hubs te realiseren
- Gulf-carriers opereren onder gunstigere marktomstandigheden dan KLM waardoor de continuïteit van KLM in gevaar komt
- De groei van het Europese vliegverkeer houdt geen tred met de mondiale groei door de geringe Economische groei
- Concurrentie van andere Europese mainports
- Het Europese feedersysteem wordt ondergraven doordat regionale overheden de tarieven op de eigen vliegvelden drukken met publieke middelen
- Concurrentie van MO-carriers kan betekenen dat passagiersstromen naar Midden-Oosten luchthavens fors toenemen met als risico dat de levensvatbaarheid van andere intercontinentale bestemmingen gevaar loopt, zodat door terugloop van het bestemmingennetwerk van Schiphol het vestigingsklimaat schade ondervindt

De kracht van de mainport Schiphol is als volgt samen te vatten:

- › Het netwerk van verbindingen van KLM en partners maakt Schiphol tot een mainport. Het hubnetwerk Schiphol-KLM zorgt voor directe (inter)continentale verbindingen met meer dan 300 steden, waarvan bijna 200 door KLM en haar partners. Dit mondiale netwerk is een belangrijke vestigingsconditie voor internationaal opererende ondernemingen;
- › De drager voor dit netwerk is het hoogwaardig transfer systeem van aankomst en vertrek met korte overstaptijden en hoge punctualiteit en service dat KLM en Schiphol gezamenlijk in stand houden;
- › Schiphol heeft een sterke positie in de markt voor luchtvracht. Meer dan de helft van de luchtvracht gaat via passagiersvliegtuigen en deze profiteert daarmee van het grote aantal bestemmingen vanuit Schiphol. Niettemin blijven ook 'full freighters' nodig, bijvoorbeeld voor grote kapitaalintensieve industriële goederen. Dit is van belang voor het vestigingsklimaat van Europese distributiecentra in Nederland.

Tot de zwakke punten van de mainport behoren:

- › De kleine thuismarkt, wat maakt dat het intercontinentaal systeem van Schiphol wordt gedragen door de transferpassagier;
- › Gebrek aan een level playing field. Er is mondiaal concurrentie tussen luchtvaartsystemen. Naast de concurrentie tussen Europese luchtvaartsystemen is er steeds meer concurrentie tussen en met luchtvaartsystemen buiten Europa, zoals Turkije en het Midden-Oosten. De overheid in deze laatste twee landen financiert in belangrijke mate de infrastructuur in die

luchthavens en is ook nauw verweven met de vliegmaatschappijen uit die landen. Ook de financiering van de security-maatregelen verschilt per land, zoals ook de sociale overheidslasten op arbeid;

- › De capaciteit van de openbaar vervoer verbindingen wordt op dit moment maximaal benut. Incidenten kunnen tot grote vertragingen leiden. Verder zit station Schiphol ook aan zijn maximale capaciteit;
- › Ontbreken van bovenregionale afstemming voor woningbouw. Dat kan een belemmering vormen voor de verdere groei van Schiphol.

De kansen voor de mainport zijn in de kern als volgt samen te vatten:

- › Economische groei en stijging van welvaart zorgen voor toename van het vliegverkeer. Die toename wordt mede veroorzaakt door de verwachte groei van het aantal multinationals met hoofdkantoren in Europa en toename van het aantal toeristen uit Azië naar Europa. Wil Schiphol zijn vooraanstaande rol kunnen blijven spelen, dan moet het huidige netwerk minimaal behouden blijven, ondersteunt door adequate faciliteiten op de luchthaven;
- › De concurrentiekracht van de mainport dient ook verder te worden vergroot door (nabij gelegen) regionale luchthavens in te richten voor het niet-mainportgebonden verkeer. Daarmee wordt invulling gegeven aan het Aldersakkoord voor Schiphol (2008). Schiphol is in de visie van de Alderstafel onderdeel en kern van een luchthavenstelsel in Nederland, waarin elke luchthaven zijn eigen specialisatie kent. Schiphol specialiseert zich op het hub- en mainportgebonden verkeer;
- › Doortrekken van de Noord-Zuid lijn naar Schiphol biedt een opportunity om de

bereikbaarheid van Schiphol per OV te verbeteren. Daarmee wordt een additionele, directe verbinding gerealiseerd tussen Schiphol, de metropoolregio en het centrum van Amsterdam. Dit levert niet alleen extra capaciteit en kwaliteit, maar ontlast ook de huidige OV-capaciteit van de Schipholtunnel en het NS-station, die in toenemende mate een knelpunt vormen;

- › De concurrentiekracht van de sector is eveneens te versterken door maatregelen op Europees niveau. De recent door de Europese Commissie gepubliceerde luchtvaartstrategie biedt daarvoor kansen o.a. wat betreft de afronding van al lang lopende pogingen tot implementatie van de Single European Sky (gemeenschappelijk Europees luchtruim).

“de totale capaciteit van de Nederlandse luchthavens is in het Hoge scenario onvoldoende om alle vraag naar luchtvaart te verwerken”. Dat vraagt om tijdig een start te maken wat dat betekent en hoe daar mee om te gaan;

- › De inzet van Turkije en het Midden-Oosten om met overheids geld eigen luchtvaartsystemen te creëren, leidt er toe dat daardoor onder gunstigere marktcondities (met verdergaande overheidshulp) hubs ontstaan die Schiphol bedreigen. De carriers uit die landen bedreigen eveneens door soortgelijke gunstigere condities KLM.

Ook bedreigingen voor de mainport:

- › Als de knelpunten in de openbaar vervoer naar en van Schiphol niet worden opgelost dan gaat dat een bedreiging vormen voor de bereikbaarheid van de luchthaven. Het gaat om een aanpak van het totale overbelaste OV systeem rond de luchthaven, dat zichtbaar is in de steeds terugkerende incidenten in de Schipholtunnel;
- › Omliggende gemeenten hebben om aan hun woningbouwopgave (90.000) te voldoen, woningen gepland onder de aanvliegroutes naar Schiphol. Dat kan een belemmering vormen voor de verdere groei van de luchthaven;
- › Voor de verdere toekomst zijn knelpunten te voorzien in de capaciteit van de luchthaven. In de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving van het CPB wordt in het hoge groei scenario (2 procent groei) verwacht dat in 2030-2050 een kwart van de vraag niet op Schiphol terecht kan. De algemene conclusie van het CPB is dat

Een nieuwe mainportagenda



▶ **H**et voorgaande is op hoofdlijnen een schets van hoe de mainports er voor staan, en wat kansen en bedreigingen zijn. Gelet op de betekenis van de mainports voor onze economie verdienen deze meer politieke en bestuurlijke aandacht dan zij nu krijgen. Het mainportbeleid moet weer een prioriteit worden. Er bestaat teveel het beeld dat de mainports zichzelf wel kunnen redden en dat dat in de toekomst ook wel zo zal zijn. Dat is dus een misvatting. Het Nederlandse luchtvaartstelsel is duurder dan het Turkse of die in het Midden-Oosten. Zoals uit de schets al blijkt is de wereld van de mainports volop in beweging en die beweging vraagt om nadere aandacht voor die mainports.

Voor Rotterdam geldt dat met de tweede Maasvlakte de kans er is om Rotterdam een grote voorsprong te geven op de concurrentie. De overheid verzuimt hier een beslissend zetje te geven, onder het mom dat 'de Rotterdamse haven toch goed genoeg draait'.

In een beleidsinzet gericht op verdere versterking van de economische groei verdienen de mainports vanzelfsprekend te worden meegenomen in de agenda voor die groei.

Hieronder staan de hoofdpunten van de inzet van VNO-NCW voor de nieuwe mainportagenda.

a. De publieke lastendruk van de Nederlandse mainports moet worden verlaagd naar het niveau van de lastendruk van de belangrijkste concurrenten.

De Nederlandse overheden mogen niet een zodanige publieke lastendruk op de mainports leggen dat deze op achterstand komen ten opzichte van hun belangrijkste concurrenten. Dat is nu wel het geval en dat moet veranderen (zie verder appendix 1 en 2). Er moet een level playing field komen op basis waarvan ondernemers het verschil kunnen maken. Via monitoring moet de internationale ontwikkeling van publieke lasten bij mainports worden gevolgd. Deze moet worden bijgesteld als blijkt dat de nationale lastendruk niet meer in lijn is met het uitgangspunt dat in Nederland niet meer betaald wordt dan wat de directe concurrenten in het buitenland betalen.

Ter illustratie. De luchtvaartmaatschappijen op Schiphol moeten jaarlijks 268 mln betalen alleen al aan security gelden en heffingen. Op Frankfurt betaalt de luchtvaart daarvoor 175 mln en in Dubai is dat 15 mln euro, aldus onderzoek van SEO, 2015. Op Frankfurt worden de mensen die screenings uitvoeren door de overheid betaald.

In de zeehaven geldt dat de tarieven van de NVWA in Rotterdam ruimschoots het dubbele zijn van de tarieven die de vergelijkbare dienst in Antwerpen rekent. Ook de luchtvracht op Schiphol wordt door dit tariefverschil benadeeld.

b. Hogere prioriteit in MIRT voor infrastructurele knelpunten bij mainports.

In de huidige MIRT afspraken tot 2028 is volgens het kabinet geen financiële ruimte beschikbaar om knelpunten in de infrastructuur bij de mainports aan te pakken. Die knelpunten zijn wel degelijk aanwezig en het is onaanvaardbaar dat nog ruim 10 jaar gewacht moet worden op het oplossen van die knelpunten. Extra budget, voor het Infrafonds is nodig om de bereikbaarheid van Schiphol en mainport Rotterdam te verbeteren, infrastructurele knelpunten in en rond Schiphol en in het haven-industriecomplex Rotterdam op te lossen en enkele achterlandverbindingen te verbeteren. Dit extra budget maakt deel uit van de nog op te stellen investeringsagenda met meer middelen voor infra (weg, spoor, data, vaarwegen).

c. Woningbouw nabij mainports bovenregionaal afwegen.

Decentrale overheden in de nabijheid van de mainports hebben een forse woningbouwopgave geformuleerd. In de omgeving van Schiphol gaat het om circa 90.000 woningen in de relevante milieu- en geluidzones. Decentrale overheden vinden dat in het kader van de decentralisatie van het ruimtelijk beleid de woningplanning tot hun bevoegdheden behoort. Met deze planning dreigt een conflict te ontstaan omdat daardoor beperkingen dreigen te ontstaan voor de verdere groei van Schiphol. Belangenafwegingen dienen in deze situaties op een hoger, bovenregionaal niveau gemaakt te worden.

De rijksoverheid moet een overall-regie houden als het gaat om deze twee belangrijke mainports voor de economie.

d. Lange termijn verkenning naar capaciteit van mainports.

In de bovengenoemde Toekomstverkenning van het CPB wordt gesignaleerd dat op langere termijn er knelpunten ontstaan in de capaciteit van de luchthavens; er kan dan niet meer volledig aan de vraag worden voldaan. Uit ervaring weten we dat mainportprojecten een lange doorlooptijd hebben. Dat betekent dat tijdig een start dient te worden gemaakt met een nadere verkenning. Een tijdige start betekent dat deze verkenning tot de onderwerpen moet gaan behoren voor het nieuwe kabinet.

Daarbij gaat het onder meer om:

- › de “maatschappelijke capaciteit” waarbij het gaat om een evenwichtige benadering van de ‘lusten’ en de ‘lasten’, die samenhangen met de groei van de luchtvaart. Deze ruimte voor groei is cruciaal om de concurrentiepositie van de mainport te kunnen versterken en de door het Kabinet gewenste toppositie te behouden;
- › de “fysieke capaciteit” van de luchthaven, waarbij het Masterplan van Schiphol voorziet in de benodigde uitbreiding van de capaciteit en de structurele verbetering van de kwaliteit van de luchthaven op korte en middellange termijn. Gelet op de geschetste verwachtingen in de Toekomstverkenningen is het van belang dat de realisatie van dit Masterplan met voortvarendheid wordt opgepakt door de sector, in tempo wat aansluit bij de marktontwikkelingen. Voor de langere termijn is het van belang vast te houden aan de strategische reserveringen voor de ontwikkeling van Schiphol-Noordwest en Parallelle Kaagbaan;
- › de ‘luchtruimcapaciteit’, waarbij het

noodzakelijk is om reeds geplande en nieuwe aanpassingen zo snel mogelijk door te voeren. Het is voorts belangrijk dat de ontwikkeling van grond-, maatschappelijke en luchtruimcapaciteit gecoördineerd en in onderlinge samenhang gebeurt, dit borgt namelijk dat optimalisatie plaatsvindt van capaciteit en kosten;

- › daarnaast is van belang dat de regionale luchthavens van nationale betekenis ook op langere termijn over voldoende capaciteit beschikken, conform Aldersakkoord om een alternatief te bieden voor het niet-mainportgebonden verkeer en om de regionale markt te kunnen bedienen.

Voor de Rotterdamse haven geldt dat de uitdaging qua capaciteit zit in het lossen van de steeds grotere containerschepen. Het doorgeleiden naar het achterland van de grote hoeveelheden lading die door deze schepen in één keer op de kade worden gezet, leggen een grote druk op de achterlandverbindingen. De schaalvergroting stelt extra eisen aan de capaciteit van de achterlandverbindingen.

e. EU dossiers voor de mainports vlottrekken en doorbraak forceren.

Op EU-niveau spelen enkele dossiers die betrekking hebben op de mainports waarover de discussie moeizaam verloopt en de afronding niet wil vlotten. Het is gewenst dat die discussie vlot worden getrokken en ook tot besluitvorming wordt gekomen.

Het gaat o.a. om de Europese richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens voor realisatie van een Europees level playing field, het stimuleren van de kustvaart met de totstandkoming van de Blue Belt voor short sea shipping (Europees geharmoniseerd efficiënt douane afhandelingssysteem). Voor de luchtvaart gaat het om

de invoering van de European Single Sky (één Europees luchtruim waardoor gemiddeld 10 procent efficiënter gevlogen kan worden) en voor het spoor om het “vierde pakket” mede gericht op efficiëntere aansluitingen. De Europese Commissie heeft de EU lidstaten in haar aviation strategy van 7 december 2015 verzocht om mandaten voor luchtvaartonderhandelingen met de ASEAN landen, Turkije, China, Mexico en Armenië en de landen van de Gulf Cooperation Council (GCC), uiteindelijk met als doel EU overeenkomsten ter vervanging van huidige bilaterale luchtvaartovereenkomsten. De lidstaten dienen voordat de EC gaat onderhandelen fair competition effectief te verankeren in de mandaten. Dit dient samen te gaan met de hoognodige herziening van verordening EU 868/2004⁸. Het is van belang Eurocommissaris Bulc te houden aan haar eigen woorden: “For the EU aviation industry to remain competitive, it is essential that market access is based on a regulatory framework which promotes EU values and standards, enables reciprocal opportunities and prevents distortion of competition.”

f. Verduurzaming mainports.

KLM, Schiphol en LVNL zien kansen om de mainport verder te verduurzamen. Er zal aandacht moeten komen voor innovatie in het grondproces en implementatie van Single European Sky en ontwikkelingen van SESAR (Single European Sky ATM Research). Hergebruik van grondstoffen, duurzaam inkopen en reductie van de CO₂-uitstoot en het energiegebruik staan centraal. Dat wordt ook beloofd: KLM wordt al elf jaar op rij als meest duurzame luchtvaartmaatschappij beoordeeld

op de Dow Jones Sustainability Index. Schiphol opereert voor de eigen activiteiten CO₂ neutraal en heeft als enige grote Europese hub de hoogste accreditatie op dit gebied. De overheid kan dit beleid ondersteunen, bijvoorbeeld door het BioFuel programma verder te ondersteunen. Ook initiatieven op het gebied van duurzaam vliegtuigonderhoud verdienen blijvende steun.

De Rotterdamse haven ziet ook dat toekomst moet worden verzekerd met een verduurzamingslag. De bouw en inzet op een biobased cluster met innovatieve materialen en brandstoffen (LNG, biofuels) moet worden verknoot met het bestaande industriële complex, door gebruik te maken van restwarmte, CO₂ te hergebruiken en reststromen te verbranden in de kolencentrales.

g. Aanvullend voor Schiphol: versterking Nederlands commitment aan Air France-KLM.

De combinatie KLM en Air France heeft de afgelopen jaren veel goeds gebracht aan KLM. De combinatie zorgt ervoor dat Nederland intercontinentaal zo goed verbonden is. De huboperatie van deze carrier, die zorgt voor voldoende aanvoer van transferpassagiers op Schiphol maakt dit goede netwerk rendabel. Zonder hubfunctie zal de groei van Schiphol stilvallen, vooral door het wegvallen van een substantieel deel van het intercontinentale netwerk⁹. Nederland kan profiteren van verdere groei omdat het totale volume van verkeer altijd via èn Parijs èn Schiphol kan worden afgehandeld. Beide carriers werken nu aan een saneringsoperatie om hun kosten aan te passen.

⁸ Verordening (EG) nr. 868/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende bescherming tegen aan communautaire luchtvaartmaatschappijen schade toebrengende subsidiëring en oneerlijke tariefpraktijken bij de levering van luchtdiensten vanuit landen die geen lid zijn van de Europese Gemeenschap

⁹ WLO rapporten, cahier mobiliteit, achtergrond rapport luchtvaart



**h. Aanvullend voor Schiphol:
selectiviteitsbeleid toepassen conform
Aldersakkoord.**

De capaciteit op Schiphol is schaars en zal bij groei van de luchthaven in de toekomst nog schaarser worden. Essentieel is dat die capaciteit wordt toebedeeld aan carriers op grond van hun toevoeging aan de netwerkkwaliteit die vanaf Schiphol wordt geboden, in lijn met het Aldersakkoord waarin is overeengekomen dat Schiphol zich richt op de hub en het mainportgebonden verkeer. Bij toenemende schaarste op Schiphol blijft het voor de internationale positie van de mainport van groot belang een weloverwogen maatschappelijk evenwicht te bewaken tussen enerzijds de lusten – in termen van economische bijdrage, werkgelegenheid en verbindingen met relevante bestemmingen – en anderzijds de lasten in termen van geluidshinder. Bij het optimaliseren van de lusten levert het intercontinentale netwerk de grootste economische bijdrage, zoals ook in de Luchtvaartnota is gesteld. De regionale luchthavens zullen worden ingezet als alternatief voor het niet-mainportgebonden verkeer, door het aandeel burgerverkeer op de militaire luchthaven Eindhoven te vergroten en in te zetten op de verdere ontwikkeling van Lelystad.

Appendix 1: Onderbouwing van het verstoorde speelveld van zeehavens



Ter toelichting onderstaand een samenvattend overzicht over het verstoorde speelveld van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de Noord Duitse en Vlaamse concurrentie¹⁰.

	Noord Duitse zeehavens	Vlaamse zeehavens	Nederlandse zeehavens
Bijdrage van lokale en regionale overheden	€ 0,81/ton/per jaar	€ 0.54/ton/per jaar	€ 0
Afdracht aan publieke overheden (aandeelhouder/of gemeentelijke dienst)	Verliezen jaarlijks aangezuiverd door stadstaat	Geen afdrachten	€ 65 miljoen aan gemeente € 25 miljoen aan het Rijk
Bijdragen aan aanleg haveninfrastructuur	Stadsstaat draagt bij aan haveninfrastructuur	Vlaamse staatssteunkader voor aanleg haveninfrastructuur	Rijksbijdragen haveninfrastructuur zijn leningen
Bijdragen aan aanleg publieke infrastructuur	De havenbedrijven dragen niet bij	De havenbedrijven dragen niet bij	Het Havenbedrijf draagt € 80 miljoen bij aan Theemstracé en € 5 miljoen aan verdiepen Breddiep
Grens vergunningplicht voor Stikstofdepositie (risico procesgang)	7 mol/ha/per jaar Mogelijk verhoogd naar 20 mol/ha/jaar	Niet bekend	1 mol/ha/per jaar
Doorrekening inspectiekosten	Geen gegevens	Unit vlees: € 101 Unit vis: € 56 Unit citrus: € 56	Unit vlees: € 200 Unit vis: € 199 Unit citrus: € 116

Uit dit overzicht blijkt dat de haven Rotterdam op het gebied van directe bijdragen, of afdrachten, kosten voor infrastructuur en natuurbehoud en op het gebied van inspectielasten hogere lasten heeft dan de concurrentie. Het cumulatief effect is dat de hogere efficiëntie van de Rotterdamse ondernemers wegvloeit naar publieke lasten.

¹⁰ Level playing field: onderzoek naar concurrentievervalsingen tussen zeehavens – RHV, Erasmus Universiteit

Appendix 2: Onderbouwing van het verstoorde speelveld van luchtvaartsystemen

Ter toelichting onderstaand samenvattend overzicht van het verstoorde speelveld van de luchthavens.

(Bron: KLM)

	Nederland	EU	Internationaal
Selectiviteit	Geen effectieve toepassing selectiviteitsbeleid	Regionale velden worden gebruikt voor regionaal vervoer (LON/FRA)	Golfstaten: geen vergelijkbare situatie Focus op Long-haul
Bereikbaarheid	Verbeteren spoorverbinding/betrouwbaarheid Schipholtracé Doortrekken N/Z lijn naar Schiphol (extra OV-verbinding naar (metropoolregio) Amsterdam)		Golfstaten: grootschalige overheidsinvesteringen in Infrastructuur
Capaciteit (grond lucht)	Capaciteit maatschappelijk begrenst Niet bouwen onder aan- en uitvliegroutes	Begrenzing wordt bereikt als er geen slots meer zijn te vergeven	Fysieke begrenzings worden opgelost met grootschalige nieuwbouw
Milieu-regelgeving	Richtlijn 2008/101/EC (EU ETS emissieregelgeving luchtvaart)	Richtlijn 2008/101/EC (EU ETS emissieregelgeving luchtvaart)	Geen vergelijkbare wetgeving, ICAO werkt aan wereldwijd CO ₂ -emissie systeem per 2020



	Nederland	EU	Internationaal
Geen Single European Sky	Geen optimaal gebruik Nederlands luchtruim	Single European Sky (Niet invoeren SES € 7,4 mld Kostenreductie (bron IATA/AEA)	VS 34% goedkoper dan EU (IATA)
Securitykosten	Security gelden en heffingen € 268 mln SEO rapport jan 2015 Toename securitygelden - heffingen van 51% op Schiphol tussen 2003 en 2014	Kosten verdeeld tussen sector en overheid	Kosten verdeeld tussen sector en overheid Security gelden en heffingen Dubai: € 15 mln Istanbul: geen SEO rapport jan 2015
ATC	ATC heffingen luchtverkeersleiding Schiphol € 51 mln SEO rapport Jan 2015	Vergelijkbare situatie in EU	Golfstaten: Dubai € 21 mln SEO rapport Jan 2015 Istanbul € 7 mln SEO rapport jan 2015
Geluids-isolatiekosten	Geluidsisolatie kosten (Sector € 22 Mln) sinds jaren '90: € 628 mln NL meer dan hele wereld bij elkaar	Geen vergelijkbare situatie	Geen vergelijkbare situatie
Passagiers-rechten	NL hoogste kosten in EU Passagiersrechten niet proportioneel vergeleken met andere modaliteiten	Reg. 261/2004 (EU verordening Passagiers-rechten) Reg. 1107/2004 (Rechten voor mindervaliden) Regelgeving Pakketreizen	Golfstaten: Geen vergelijkbare wetgeving
Sociale lasten	RVU heffing bij vrijwillig vertrek Geen toepassing maritiem richtsnoer voor luchtvaart Nederland Restricties werktijden	Belastingvrijstelling bij vrijwillig vertrek (o.a. Frankrijk) Geen toepassing maritiem richtsnoer voor Europese luchtvaart Werk- en rusttijdenregeling - 900 uur cockpit	US: Chapter 11 Geen vergelijkbare wetgeving US: Werk- en rusttijden 1.000 uur cockpit Dubai geen loonbelasting en sociale premies voor werkgever en werknemer

Appendix 3: Toelichting op de belangrijke rol van de overheid in het luchtvaartcluster



▶ **I**n de luchtvaart reikt de rol van de overheid verder dan die van wetgever en controleur. De luchtvaart werkt op basis van conventie van Chicago (1944). In deze conventie is markttoegang verbonden met luchtvaartrechten. Die rechten zijn eigendom van de nationale staat: ze gaan over alle verkeer in het luchtruim. Hiermee kunnen nationale staten de markttoegang van luchtvaartondernemingen bepalen. Binnen de EU zijn de luchtvaartrechten verregaand geharmoniseerd. Maar met staten buiten de EU wordt in de regel nog bilateraal onderhandeld (belangrijke uitzondering is het Open Skies met de VS). Hoe werkt dat?

Een carrier die in, van, via, of naar NL wil vliegen moet routetoestemming aanvragen



Overigens moet een aanvrager, naast de (in de luchtvaartovereenkomst neergelegde) benodigde landingsrechten en routerechten, tevens beschikken over (luchthaven-)slots (vergunning om op een specifiek moment te kunnen landen en toegang tot een gate te krijgen). Deze slots worden in Nederland door een onafhankelijke slotcoördinator toegekend.

Toelichting afwegingskader routevergunningenbeleid

- 1 In de juridische toets wordt nagegaan of de aanvrager over een basisvergunning beschikt: die bestaat uit een technische vergunning: mag hij vliegen? En uit een exploitatievergunning: heeft zijn beoogde verbinding een commerciële basis?
- 2 In de economische toets wordt nagegaan of de aangevraagde route iets toevoegt aan de kwaliteit en samenhang van het Nederlandse netwerk van verbindingen en of deze verbinding

het vestigingsklimaat verstevigt. Deze stap is alleen van belang als er voor de aanvrager dan ook een luchthaven slot voorhanden is.

- 3 In de luchtvaartpolitieke afweging wordt vooral gekeken naar de bilaterale (luchtvaart-) relatie die er is met het betreffende land. (Politiek-) economische afweging wordt gemaakt. Van reciprociteit is er vaak geen sprake. Gezien de kleine markt van Nederland is er op passage gebied meer interesse van de NL luchtvaartmaatschappijen om ergens naartoe te vliegen dan dat de betreffende buitenlandse maatschappij zo graag naar NL vliegt. Op vrachtgebied ligt dat net weer andersom.

Bij het sluiten van verdragen worden dezelfde afwegingen gemaakt als in het afwegingskader. Afgesloten verdragen verschillen van karakter. Elk luchtvaartverdrag is maatwerk.

‘Mainports zijn een rijk maar geen rustig bezit’

WWW.VNO-NCW.NL/MAINPORTS

© VNO-NCW, APRIL 2016
ONTWERP: LINK DESIGN
COVER FOTO:
MARCO VAN MIDDELKOOP LUCHTFOTOGRAFIE
THOMAS SCHLIJPER

NL next level