

'Andere visie op Mainports hard nodig'



Containeroverslag in de Rotterdamse haven.

FOTO ANP

ROTTERDAM

LEON VAN HEEL

De miljardeninvesteringen in de Rotterdamse haven en Schiphol hebben hun langste tijd gehad. „De overlast van de goederen- en passagiersstromen neemt toe, terwijl die doorvoer steeds minder oplevert,” constateert onderzoeker Dirk Koppenol van de Erasmus Universiteit Rotterdam. In plaats van het grootste knooppunt, doet Nederland er voortaan beter aan het slimste te willen zijn.

15 Miljard euro is er de afgelopen decennia geïnvesteerd in de zogeheten Mainports, Schiphol en de Rotterdamse haven, omdat deze twee knooppunten de economie aanjagen. De Tweede Maasvlakte, de Betuweroute, de Polderbaan en de Hogesnelheidslijn zijn uit de grond gestampt. Die projecten dragen bij aan de economie, maar nu is het tijd om pas op de plaats te maken, stelt Koppenol.

„Moet Nederland als een van de dichtstbevolkte landen op aarde blijven inzetten op het aantrekken van steeds meer goederen- en passagiersstromen of moet er veel meer geïnvesteerd worden in onderwijs, innovatie en de ontwikkeling van andere sectoren?”

Dirk Koppenol heeft over het Mainportconcept, dat de afgelopen decennia hoogtij vierde, een bundel samengesteld die is uitgegeven door de ondernemersdenktank Stichting Maatschappij en

Onderneming (SMO). Daarin komen experts aan het woord, onder wie de professoren Bert van der Wee, Lasse Gerrits en doctoren Menno Huijs en Klara Paardenkooper.

Toekomstvisie

Het zal niet meevallen het Mainport-denken overboord te zetten, beseft Koppenol: „De ambitie om het belangrijkste knooppunt van Europa te zijn, verwoordt voor iedereen duidelijk waar het naartoe moet met Schiphol en Rotterdam. Maar er zijn nu ontwikkelingen die aanzetten tot een andere toekomstvisie.”

Behalve overlast en de dalende marges in het transport noemt hij ook de dalende werkgelegenheid in de logistiek. „Neem bijvoorbeeld de volledige automatisering van de containeroverslag op de Tweede Maasvlakte, waardoor steeds minder mensen nodig zijn.”

Ook stellen de experts dat Nederland, door zich als klein land te richten op transport, wel erg afhankelijk is van het buitenland. „De uitdaging is om die sectoren van de toekomst te vinden die in Nederland tot bloei kunnen komen.”

Ondertussen blijft Nederland wel een transportland, relativeert hij. „Met Schiphol en Rotterdam hebben we twee grote knooppunten met goede verbindingen, of in het geval van de Betuweroute een in potentie goede verbinding naar het achterland.”

Ommezwaai

Hij ziet in die twee 'Mainports' zelfs de aanjagers voor de ommezwaai naar de nieuwe toekomstvisie. „Op dit moment is een samenwerkingsverband tussen het Havenbedrijf Rotterdam, de Erasmus Universiteit, TU Delft, ondernemersorganisatie Deltalinqs

en de gemeente Rotterdam al bezig met het stimuleren van het onderzoek naar toekomstige activiteiten waarmee de haven geld kan verdienen.”