

Schriftelijke vragen van de GroenLinks staten-fractie

Mainports voorbij

Op 1 juli jl. bracht de Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur (RLi) zijn advies 'Mainports voorbij' uit (www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij).

Volgens de RLi veranderen verschillende ontwikkelingen de bijdragen van de luchthaven Schiphol en de haven van Rotterdam aan de Nederlandse economie. Het beeld dat deze havens samen de motor vormen van de BV Nederland is achterhaald en moet op de schop. Containers en passagiers doorvoeren levert steeds minder op. De havens leveren niet langer een bovengemiddeld aandeel in de Nederlandse economie. De regio Eindhoven – met zijn hoogwaardige technologiesector – en de internetbedrijven rond de Amsterdam Internet Exchange zijn de nieuwe dragers van de Nederlandse economie.

Het adviescollege pleit voor een breder vestigingsbeleid met meer aandacht voor regio's die wel bovengemiddeld groeien. Ook moet er meer worden geïnvesteerd in de verbindingen tussen verschillende economische regio's die nu vaak met elkaar concurreren. Het kabinet zou bovendien meer oog moeten hebben voor de 'zachte factoren' van het Nederlandse vestigingsklimaat, zoals onderwijs, veiligheid en een stabiel belastingklimaat.

Verder waarschuwt de Raad dat met name de Rotterdamse haven kwetsbaar is voor mondiale ontwikkelingen. Zo is er concurrentie van de havens van Gdansk en Piraeus. De Griekse haven is in feite overgenomen door China. In de containeroverslag is hierdoor al een verschuiving aan het plaatsvinden ten gunste van Piraeus.

Ook het wereldwijze streven om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen maakt Rotterdam kwetsbaar. De haven is voor de helft afhankelijk van de op- en overslag en verwerking van olie. Hetzelfde aandeel is voor de havens van Antwerpen en Hamburg de helft minder.

De door de Raad genoemde ontwikkelingen bieden kansen en bedreigingen, ook voor Brabant. Daarom heeft GroenLinks enkele vragen aan het College van Gedeputeerde Staten:

1. Deelt het College de analyse en de conclusies van de Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur zoals in het rapport 'Mainports voorbij'? Deelt het College de aanbeveling om het vestigingsbeleid te verbreden naar 'zachte sectoren' zoals onderwijs?

2. Welke conclusies verbindt het College aan het rapport gegeven het eigen ruimtelijk-economisch beleid? Op welke punten leidt dit rapport tot nieuwe inzichten en/of aanpassing van bestaand ruimtelijk-economisch beleid?
3. De genoemde ontwikkelingen rondom de haven van Rotterdam hebben ook een relatie met de haven van Moerdijk, de beoogde nieuwe besturingsstructuur van het havenschap en het voornemen om LPM te ontwikkelen. In welke mate en op welke manier wordt er bij de bestuurlijke en ruimtelijke ontwikkeling van de haven van Moerdijk rekening gehouden met verschuivende vervoersstromen in Europa en de risico's die verbonden zijn met het afnemende belang van olie en gas in onze economie en in het bijzonder met de relatieve kwetsbaarheid van de haven van Rotterdam als mogelijk toekomstige partner van Moerdijk?

Wij zien uw beantwoording met belangstelling tegemoet.

Namens GroenLinks Brabant

Arno Uijlenhoet