

## Samenvatting

---

In rapporten en beleidsnotities wordt veelvuldig genoemd dat de aanwezigheid van een grote luchthaven én een grote zeehaven in één land of regio, voor de economie een bijzondere meerwaarde heeft. De onderlinge nabijheid van de mainport Rotterdam als één van de grootste zeehavens ter wereld en de mainport Schiphol als vierde luchthaven in Europa zou Nederland, en in het bijzonder de Randstad, uniek maken. Daar moet een bepaalde uitstraling van uitgaan is de veronderstelling. In dit verband wordt vaak gesproken over synergie. Naar de economische betekenis van de mainports afzonderlijk is veel onderzoek gedaan, maar naar de synergie tussen de mainports niet of nauwelijks. Het Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) daarom gevraagd te onderzoeken wat onder synergie tussen de mainports kan worden verstaan en hoe en in welke omvang zich dat manifesteert.

Om deze vragen te kunnen beantwoorden is een literatuurstudie gehouden en hebben gesprekken met belanghebbenden van de mainports plaatsgevonden. Op basis daarvan onderscheidt dit rapport twee aspecten die bij een analyse van synergie van belang zijn:

1. Verwevenheid: bepaalde bedrijven of clusters van bedrijven hebben een economische relatie met beide mainports opgebouwd. Deze verwevenheid ontstaat doordat de relatie met beide mainports economisch voordeel biedt.
2. Economisch voordeel: dit voordeel bestaat uit twee componenten. Enerzijds het voordeel dat ontleend wordt aan de relatie met de ene mainport plus het voordeel dat ontleend wordt aan de relatie met de andere mainport. Dit noemen wij het combinatievoordeel. Anderzijds uit een extra voordeel dat, bovenop het combinatievoordeel, mogelijk ontstaat als gevolg van de wisselwerking tussen de mainports. Dit noemen wij het interactievoordeel.

Afgaande op definities van synergie in woordenboeken, verwijst het begrip synergie naar het interactievoordeel. Uit dit onderzoek blijkt echter dat het in de praktijk lastig is om het combinatievoordeel van het interactievoordeel te onderscheiden. Daardoor is het de vraag of altijd hetzelfde met synergie wordt bedoeld. Om de discussie te structureren gaat dit rapport zowel in op het combinatievoordeel als het interactievoordeel; wel wordt steeds onderscheid gemaakt tussen deze twee soorten voordelen.

### **Verwevenheid vooral bij logistieke dienstverleners en verladers**

De verwevenheid van economische activiteiten met beide mainports is onderzocht door de relaties tussen spelers in de luchtvracht- en de zeevrachtmarkt te analyseren. Daarbij is gekeken naar rederijen, luchtvaartmaatschappijen, zee- en luchthavenautoriteiten van Rotterdam en Schiphol, logistieke dienstverleners, verladers en toeleveranciers aan al deze spelers. De conclusie is dat verwevenheid met beide mainports voornamelijk bestaat bij logistieke dienstverleners en verladers. Van de top 200 logistieke dienstverleners in Nederland zijn er 69 die diensten op beide markten aanbieden. Bekende voorbeelden zijn DHL, TMI Road Air, UPS, CEVA, De Rijke Groep et cetera. Verladers die verweven zijn met beide mainports zitten voornamelijk in clusters als de internationale groothandel (bijvoorbeeld kleding), landbouw/voeding, aardolie/chemie, machines & elektronica en maritiem (offshore-industrie en zakelijke dienstverlening).

De zeevaartrederijen en luchtvaartmaatschappijen zijn nauwelijks verweven met beide mainports. Het zijn vrijwel strikt gescheiden markten. Beiden hebben wel toeleveranties uit de metaalindustrie en petrochemie. Op het gebied van exploitatie en beheer van de mainports is tussen de mainports sprake van gescheiden operaties. Wel beginnen samenwerking en gezamenlijke belangenbehartiging van de grond te komen.

Verwevenheid bestaat niet alleen vanwege goederenstromen via beide mainports, maar ook door combinaties van goederenstromen via de haven en zakelijke passagiersverkeer via de luchthaven. Op basis van beschikbare gegevens blijkt het niet mogelijk uitspraken te doen over de omvang van verwevenheid met beide mainports.

### **Combinatievoordeel in transportkosten, arbeidsmarkt en kennis**

De mainport Schiphol biedt een omvangrijk netwerk van verbindingen. Dit wordt gerealiseerd door de efficiënte combinatie van herkomst- en bestemmingsverkeer met transferpassagiers en de combinatie van passagiers en vracht in één vliegtuig. De nabijheid van Schiphol, ten opzichte van vergelijkbare luchthavens, leidt bovendien tot lagere transportkosten in het landzijdige vervoer van luchtvracht of zakelijke passagiers.

De mainport Rotterdam biedt eveneens een omvangrijk netwerk van verbindingen. De frequente inzet van (zeer) grote schepen op tal van verbindingen, al dan niet onderdeel van een hub-and-spoke-netwerk,

levert besparingen in de transportkosten op. Bovendien leidt de nabijheid samen met de goede ontsluiting door de binnenvaart, in veel gevallen tot lagere transportkosten in het landzijdige vervoer.

Vanwege clusters van bedrijven, werknemers en allerlei sociale en technische infrastructuren ontstaan binnen agglomeraties voordelen. Clusters hebben voordeel van de relatief grote en op haar terrein gespecialiseerde arbeidsmarkt, waardoor de zoekkosten voor geschikt personeel lager zijn. Daarnaast hebben de clusters er voordeel van dat specifieke kennis binnen de agglomeratie makkelijker via sociale netwerken kosteloos wordt uitgewisseld ('kennispillovers'). De mainport Rotterdam draagt bij aan deze voordelen doordat het in de mainportregio tot clustering van zeehavengebonden en zeehavengerelateerde bedrijvigheid leidt. Het gaat bijvoorbeeld om petrochemie, groothandel en logistieke activiteiten. De mainport Schiphol leidt vooral tot clustering van allerlei vormen van zakelijke dienstverlening, hoofdkantoren, groothandel en logistieke activiteiten.

Voor bedrijven die verweven zijn met beide mainports, bestaat het economisch voordeel in ieder geval uit de optelsom van bovengenoemde voordelen van de mainports afzonderlijk. Dit is het combinatievoordeel. Voor Nederland als geheel leidt dit tot een beter vestigingsklimaat. Beide mainports trekken deels dezelfde, maar ook deels verschillende typen internationale bedrijven aan. Het combinatievoordeel is, dat een breder scala aan internationale bedrijven zich hier wil vestigen.

### **Interactievoordeel voor logistieke dienstverleners en verladers**

Als er sprake is van wisselwerking tussen de voordelen van beide mainports, waarbij extra voordelen ontstaan, is er sprake van interactievoordeel. Bij logistieke dienstverleners die zowel in de luchtvrachtketen als in de zeevrachtketen werkzaam zijn, is sprake van interactievoordeel richting hun klanten. Verladers die zowel luchtvracht- als zeevrachtstromen hebben, geven er steeds vaker de voorkeur aan om die stromen door één partij te laten managen. Verladers kiezen hiervoor vanwege lagere transactiekosten. Bij deze logistieke dienstverleners is bovendien sprake van interactievoordeel op de arbeidsmarkt en in kennis.

Bij verladers bestaat interactievoordeel op het gebied van flexibiliteit. Het gaat daarbij vooral om de mogelijkheid om naar gelang de behoeften van het moment, zowel luchtvracht- als zeevrachtstromen

snel van of naar Nederland te (laten) vervoeren. Daardoor kan, al dan niet tijdelijk, de omzet worden vergroot en de concurrentie worden aangegaan.

Uit gesprekken komt de verwachting naar voren dat er een interactievoordeel kan bestaan voor het vestigingsklimaat. Daarbij wordt met name gedacht aan interactie op het gebied van imago (bijvoorbeeld aan Nederland als distributieland) en op het gebied van flexibiliteit voor logistieke dienstverleners en verladers om in de toekomst van beide mainports gebruik te kunnen maken (optiewaarde). In de literatuur is hier in relatie tot de mainports geen nadere onderbouwing voor gevonden.

### **Bijdrage aan economische betekenis niet te kwantificeren**

Het is moeilijk, zo niet onmogelijk, om de omvang van het combinatie- en interactievoordeel op micro/meso-economisch niveau te kwantificeren. Daardoor kan de bijdrage van deze voordelen aan de macro-economische betekenis van de mainports ook niet worden bepaald. Vanwege de verwevenheid van sommige logistieke dienstverleners en verladers met beide mainports, is er een reële kans dat hun bijdrage aan de toegevoegde waarde en werkgelegenheid bij beide mainports wordt geteld. Het bestaan van combinatie- en interactievoordeel op micro-economisch niveau, mag daarom niet worden doorgetrokken naar de conclusie dat aan bestaande macro-economische cijfers van de mainports nog een bijdrage van synergie zou moeten worden toegevoegd.

Bij een beschouwing van de macro-economische betekenis van beide mainports is het van belang te beseffen, dat de Nederlandse economie voor een deel vergroeid is geraakt met de aanwezigheid van beide mainports. Er is waarschijnlijk sprake van 'padafhankelijkheid'. De macro-economische betekenis van de mainports zegt daarmee niet alles over het belang van de mainports. Als er sprake is van padafhankelijkheid, zijn de mainports op korte termijn en mogelijk ook op de lange termijn onmisbaar voor het functioneren van de economie.

Daaruit mag niet de conclusie worden getrokken, dat het maatschappelijk gezien altijd rendabel is om als overheid in de mainports te investeren. Versterking van de mainportfuncties biedt voor de internationale concurrentiepositie zeker kansen, maar nut en noodzaak van investeringen kan pas goed worden beoordeeld op basis van een brede analyse van de welvaartseffecten. Daarbij wordt

enerzijds gekeken naar de extra productie en werkgelegenheid die een investering in de mainports creëert. Anderzijds dienen ook de externe effecten van die investering te worden beschouwd. Bovendien moet worden meegenomen dat alternatieven voor de investering leiden tot een andere inzet van arbeid, kapitaal en grond; dit verkleint de netto productie- en werkgelegenheidseffecten van de investering.