

Nederlands zwakke hart

Zuid-Holland is een cruciale regio voor de economie, maar de groei blijft schrikbarend achter. Is het tijd te keren? Troeven volop.

30 januari 2021

Het is de Randstad, dus het zal wel goed zijn. De echte economische problemen heb je in krimpgebieden, zoals Noordoost-Groningen. Dat beeld had Marja van Bijsterveldt (59, CDA) toen zij vier jaar geleden aantrad als burgemeester van Delft. ‘Maar Zuid-Holland is de afgelopen jaren veel minder hard gegroeid dan Noord-Holland en Utrecht. Regio’s rond Antwerpen en München groeiden zelfs drie keer harder. Dat heeft grote gevolgen.’

De cijfers zijn inderdaad niet rooskleurig, terwijl de regio cruciaal is voor de Nederlandse economie. Na Noord-Holland is Zuid-Holland de economisch belangrijkste provincie. Goed voor ruim één op de vijf in Nederland verdiende euro’s. En met twee miljoen banen is het zelfs het belangrijkste banencentrum.

In de tien jaar voordat de coronacrisis toesloeg, groeide de provincie maar 8 procent, terwijl Nederland als geheel bijna tweemaal zo snel groeide. Wat is er misgegaan met Zuid-Holland?

‘We hebben topkwaliteit bedrijven en topkwaliteit infrastructuur,’ zegt Allard Castelein (62), CEO van de Rotterdamse haven. De grootste haven van Europa zorgt direct en indirect voor 385.000 banen, zegt hij. Het is nog altijd het paradepaardje van de Nederlandse economie. In Rotterdam wordt het geld verdiend, in Den Haag verdeeld en in Amsterdam uitgegeven, wordt vaak gezegd.

Maar als het over de problemen van Zuid-Holland gaat, valt snel de term ‘verouderde industrie’, waarmee de haven wordt bedoeld. De helft van alle invoer in de haven bestaat uit olie, gas, kolen en andere fossiele producten. Zaken waar Nederland vanaf wil en waarvoor nieuwe energie en industrie in de plaats moeten komen. Ondanks de topkwaliteit waarvan Castelein spreekt, komt die nieuwe bedrijvigheid niet vanzelf.

‘Er zijn veel kansen, bijvoorbeeld in waterstof. En we zijn ambitieus,’ zegt de havenbaas. Maar Nederland loopt een groot risico doordat landelijke kwesties de haven belemmeren. ‘De stikstofkwestie is het meest urgent. Daardoor kunnen bedrijven moeilijk investeren. Maar ook de geluidsnormen. Het is cruciaal dat Nederland daar wat aan doet. Het lijstje internationale bedrijven dat heeft besloten niet naar Rotterdam te komen of hier te investeren, is helaas erg lang.’

Cuno Vat (42) beaamt dat. De topman van logistiek bedrijf Neele-Vat wil 50 miljoen euro investeren in de haven, vooral in de bouw van extra distributiecentra. Zijn bedrijf haalt onder meer voor winkelketens spullen op bij fabrieken in Azië, slaat ze op in Rotterdam en rijdt ze naar de winkels. ‘Wij zijn een Rotterdams familiebedrijf, voelen ons hier thuis en investeren dus hier.’

Maar als ik een Amerikaans bedrijf was en ik had de keuze tussen Rotterdam, Antwerpen of Hamburg, dan zou ik mij achter de oren krabben of ik wel in Rotterdam wil investeren.’

Als voorbeeld noemt hij de bouw van het 50.000 vierkante meter grote distributiecentrum van Neele-Vat op de Maasvlakte. ‘Als dat daar al moeilijk wordt gemaakt door stikstofwetgeving, waar niemand last heeft van zo’n distributiecentrum, hoe moeilijk moet het in de rest van het land dan wel niet zijn?’

Het is nationaal beleid dat in de weg zit, zegt ook Vat. Zoals de knellende stikstofwetgeving en strenge – en dus dure – veiligheidseisen. ‘Wij slaan bijvoorbeeld aanstekers op. In elke aansteker zit een heel klein beetje gas, maar er zitten er zestigduizend op één pallet, en je hebt drieduizend pallets in een opslagruimte. Als burger ben ik blij dat wij aan strenge eisen moeten voldoen bij de opslag daarvan, maar in Antwerpen zijn de regels minder streng. Waarom zou een buitenlands bedrijf nog voor Rotterdam kiezen? Ik wil een gelijk speelveld.’

Het probleem van Zuid-Holland is ook structureel, waarschuwt Frank van Oort (50), hoogleraar stedelijke en regionale economie aan de Erasmus Universiteit in Rotterdam. De regio was lang heel succesvol, maar daardoor zitten veel bedrijven op de top van hun ‘levenscyclus’ of zijn over het hoogtepunt heen, zegt hij. Denk aan de tuinbouw, de chemische industrie en de transportsector. ‘Dat is een gevaarlijk punt. Kijk naar de auto-industrie in Detroit. Die heeft verzaakt om te diversificeren, of om te investeren in nieuwe technologie. De helft van de bevolking is daar weggetrokken.’

Wie kijkt naar de bedrijvigheid in Zuid-Holland, ziet Van Oorts punt. Nederlands grootste bedrijf, Shell, heeft zijn hoofdkantoor in Den Haag. Nadat het ruim honderd jaar een succesvol oliebedrijf is geweest, moet het roer nu radicaal om in de energietransitie. Ook andere grote bedrijven in de regio zitten al jaren in de hoek waar de klappen vallen, zoals verzekeraars NN Groep en Aegon en de voormalige staatsbedrijven KPN en PostNL die hun monopolie kwijt zijn (zie ‘Zuid-Hollands welvaren’ op pagina 45).

Van Oort wijst ook op het ‘polycentrische’ karakter van de provincie, met vier belangrijke steden: Rotterdam, Den Haag, Leiden en Delft. ‘Er wordt van uitgegaan dat een stedelijk gebied met drie miljoen inwoners economisch harder groeit dan andere regio’s doordat er grote uitwisseling van kennis is en er veel geschikte arbeidskrachten zijn.’

Die kennisuitwisseling en arbeidsmobiliteit hapert als de vier steden elk hun eigen plan trekken, verbindende wegen en treinen overbelast zijn en de huizenmarkt oververhit is. ‘Het was tot een paar jaar geleden een bestuurlijke spaghetti,’ zegt Paul de Krom (57), topman van TNO, het kennisinstituut dat bij uitstek leeft van de ideeënuitswisseling tussen universiteiten en bedrijven.

Als Zuid-Holland niet oppast, wordt dat erger. De verwachting is dat er in tien jaar 216.000 inwoners bij komen, veel meer dan in andere provincies. Geen wonder dat bestuurders zich zorgen maken.

Sinds enkele jaren zijn lokale politici en topmensen uit het bedrijfsleven verenigd in de Economic Board Zuid-Holland. Zij proberen de provincie uit het slop te halen, bijvoorbeeld door, oneerbiedig gezegd, de hand op te houden in Den Haag. De regio hoopt op 2,5 tot 3 miljard euro uit het ‘Wopke-Wiebes’ Nationaal Groeifonds van 20 miljard euro.

Zo wil de Economic Board na de lightrailverbinding tussen Den Haag en Rotterdam ook een lightrail tussen Dordrecht en Leiden, die de grote steden verbindt. Met het oog op de extra bevolkingstoestroom is die lightrail cruciaal, zegt Van Bijsterveldt. ‘Geen rails, geen woningen.’

Maar een lightrail geeft geen nieuwe bedrijvigheid. Om die wel te bereiken, denkt Zuid-Holland diverse troeven te hebben, zoals de energie- en petrochemische industrie ombouwen naar een groene waterstofeconomie, en meer gebruikmaken van medische en technische kennis die er al is, vooral aan de universiteiten in Rotterdam, Delft en Leiden.

Want wie ziet hoeveel hoogwaardige kennis Zuid-Holland produceert, verbaast zich erover dat die groei er niet al lang is, zoals in brainport Eindhoven. Bij veel van die kennis is TNO betrokken. ‘Wij vertalen

wetenschappelijke ideeën naar praktische toepassingen,' zegt De Krom. Ofwel: hoe zet je kennis om in economische groei? Dat gaat niet vanzelf. Vaak is het voor bedrijven te duur en te risicovol om theoretische kennis door te ontwikkelen tot iets waarmee zij geld kunnen verdienen.

Door die fase deels met publiek geld te financieren via TNO, wordt de technologie alsnog ontwikkeld en blijft de bedrijvigheid die daaruit voortkomt hopelijk in Nederland. TNO kan de kennis later verkopen, of zelf bedrijven oprichten. 'Nederland excelleert echt in dat soort publiek-private samenwerkingen. Dat heb je nergens anders ter wereld.'

Een voorbeeld is quantum computing, de ontwikkeling van een nieuw type razendsnelle computer. 'Nederland loopt daarin wereldwijd voorop, maar Amerika en China investeren meer, dus wij moeten ook door blijven investeren.' In 2014 ging de TU Delft, waar veel kennis over dit onderwerp was, een samenwerking aan met TNO. Later haakten onder meer Microsoft en Intel aan. 'Die investeren nu tientallen miljoenen in Delft.'

In Leiden is te zien hoe zo'n focus op één innovatieve sector kan uitpakken. In 1984 is het Bio Science Park opgericht, waar medische bedrijven dicht bij de universiteit zitten. Nu zijn er 150 bedrijven en werken er 19.000 mensen. Farmaceut Janssen bouwt er een tweede vaccinfabriek, onder meer voor het coronavaccin. Het bedrijf Halix gaat in Leiden het Oxford-vaccin produceren. 'We zitten in de top-5 van medische innovatiecentra in Europa,' zegt Pancras Hogendoorn (60), decaan van het Leiden Universitair Medisch Centrum. 'Maar de ontwikkelingen gaan snel en de apparatuur is kapitaalintensief. Janssen had zijn vaccin niet kunnen maken als wij in Leiden nanomicroscoop NeCEN niet hadden gehad – zo groot als mijn werkkamer – om het virus te bestuderen. Zo'n apparaat is erg duur en over een paar jaar is er weer een betere, dus intussen moet je hem 24 uur per dag gebruiken. Het vraagt heel veel om op dit topniveau te blijven acteren.'

Leiden werkt veel samen met het Erasmus Medisch Centrum Rotterdam en met de TU Delft, die zich meer op medische technologie is gaan richten. 'Daar worden nu mensen tot arts en ingenieur opgeleid,' zegt Hogendoorn.

Tal van medische bedrijven staan te springen om zich in Leiden te vestigen. Het lijkt de omgekeerde situatie als die in de Rotterdamse haven. Maar vergis je niet, zegt Hogendoorn. 'Ik houd hetzelfde verhaal als Allard Castelein. Als er niet wordt geïnvesteerd in huisvesting, vervoer en internationale scholen voor de kinderen van personeel, dan hebben we over twee jaar precies dezelfde problemen: dan zitten wij knel.'

Dergelijke innovaties zijn mooi, maar is er in die 'nieuwe' economie wel plaats voor de havenarbeider wiens baan in de petrochemie nu onzeker is? 'Door digitalisering verdwijnen banen, maar de overslag in de haven is zo gegroeid, dat er ook veel banen bij komen, bijvoorbeeld voor vorkheftruckchauffeurs,' zegt Cuno Vat. Daar is nu al een groot tekort aan. 'De haven heeft nog altijd het imago van vies en fysiek zwaar werk, terwijl dat vaak niet meer zo is.'

'De maakindustrie en dat type banen voor mbo'ers moet echt in de regio blijven,' zegt Van Bijsterveldt. Juist daaruit vloeit innovatie voort. 'Als in Rotterdam een scheepswerf zit, gaan ze er ook met nieuwe 3D-metaalprinters aan de slag,' zegt Castelein. 'Ik heb nooit geloofd dat Nederland volledig een diensteneconomie zou worden,' zegt De Krom. 'De maakindustrie is de ruggegraat van elke economie.'

Die wisselwerking is te zien bij Shell, dat een grote raffinaderij en chemische fabrieken heeft in Pernis. Daar wordt continu geïnvesteerd. 'Investeren in energie-efficiency en onderhoud lopen in onze sector al gauw in de honderden miljoenen per jaar,' zegt Jos van Winsen (61), baas van Shell Pernis.

De komende decennia wil Shell Pernis CO-arm maken, een grote investering in de Zuid-Hollandse economie. Maar Shell is afhankelijk van anderen, vooral bij de bouw van een waterstofeconomie.

‘Energiedrager’ waterstof wordt een grote rol toegedicht in de energietransitie. Het zou de perfecte schakel zijn om wind- en zonne-energie te gebruiken voor de chemische industrie, of de binnenvaart. Shell bouwt mee aan windparken op de Noordzee, maar voor waterstof is ‘significant’ meer windenergie nodig, zegt Van Winsen. ‘We moeten op de Noordzee groot willen denken en grotere stappen zetten.’ Shell overweegt de grootste waterstoffabriek ter wereld in Rotterdam te bouwen.

Het is niet vanzelfsprekend dat deze nieuwe waterstofindustrie naar Nederland komt. ‘Wereldwijd staan we aan het begin van de wedstrijd. Iedereen kan meespelen,’ zegt Castelein. Van Winsen somt de hobbels op: er moeten dikkere elektriciteitskabels komen, pijpleidingen voor waterstof, klanten die het afnemen. ‘Er is naadloze samenwerking nodig met overheden, klanten, zelfs onze concurrenten. Als één schakel in deze keten vertraging oploopt, heeft dat gevolgen voor de hele sector.’

De Economic Board Zuid-Holland komt binnenkort met een groeiagenda, waarin vooral wordt ingezet op betere infrastructuur, op waterstof, de biomedische wetenschap en nieuwe technologie als quantum computing en kunstmatige intelligentie. Van Oort rekende met collega’s de plannen door en zegt dat die zo’n 1 procentpunt meer groei per jaar kunnen opleveren en 120.000 banen. Geen overbodige luxe gezien de voorspelde bevolkingsgroei. ‘Een deel van die banen vervangt de banen die verdwijnen in de oude industrie,’ zegt Van Oort.

Na jaren van stagnatie staat er veel op het spel voor Zuid-Holland. Als er te weinig gebeurt, is er geen opvolger voor de ‘oude’ industrie en verspelen het medische en computercluster snel hun voorsprong. Maar als de provincie zich weet te herpakken, beschikt zij precies over de bedrijvigheid waarnaar veel vraag is in een tijd van energietransitie, digitalisering en vergrijzing.