

Inspreekreactie Herziening Omgevingsvisie Rotterdam IHC-Oceanco-NMT

Geachte leden van de Commissie Bouwen, Wonen en Buitenruimte van de gemeente Rotterdam,

Mijn naam is Arie van Andel, CTO van Oceanco.

Allereerst wil ik u hartelijk danken voor deze gelegenheid tot inspreken op de *Omgevingsvisie Oostflank*.

In mijn betoog licht ik u graag toe waarom vrije doorvaart van en naar zee vanuit het achterland van Rotterdam van essentieel belang is voor de maritieme maakindustrie.

Ik mag mijn betoog voeren namens:

Oceanco – een onderneming in de wereldtop van het bouwen, verbouwen en onderhouden van jachten met werven in Alblasterdam en Zwijndrecht.

Royal IHC – ontwikkelaar en bouwer van schepen en materieel voor de bagger, offshore-, Mining- en defensiemarkten; met scheepsbouwvestigingen in Kinderdijk, Krimpen aan den IJssel en Sliedrecht.

Niet alleen spreek ik namens onze individuele bedrijven maar namens de hele maritieme maakindustrie in Nederland, vertegenwoordigd door branchevereniging *Netherlands Maritime Technology (NMT)*; niet verwonderlijk gevestigd in het hart van maritiem Nederland > Rotterdam. De sector is goed voor een omzet van ca. € 8 miljard en biedt 47.000 directe arbeidsplaatsen, waarvan 11.000 bij de scheepswerven en 36.000 bij de toeleveranciers en dienstverleners en kennisinstituten. Indirect danken nog eens 32.000 mensen hun werk aan de maritieme maakindustrie.

IHC en Oceanco zijn daarin toonaangevende spelers.

De regio Rotterdam – Drechtsteden beschikt van oudsher over een sterke en omvangrijke maritieme sector.

Mede door onze strategische ligging en goede infrastructuur is onze regio bij uitstek geschikt voor scheepsbouwactiviteiten, zoals nieuwbouw, ombouw, reparatie en onderhoud.

De regionale maritieme maakindustrie heeft internationaal een toonaangevende positie in het ontwerp en de bouw van voornamelijk complexe, volledig naar klantwens gebouwde schepen, vol met innovatieve en duurzame technologieën.

Er is veel kennis en technologie aanwezig om de diverse typen schepen, variërend van complexe werkschepen tot jachten, steeds duurzamer te maken en daarmee hebben we nationaal en internationaal veel te bieden.

Scheepswerven, maritieme toeleveranciers en kennisinstituten zitten hier dichtbij elkaar en werken hecht samen.

Veel personeel woont ook in de directe omgeving van de maritieme maakbedrijven. Deze bedrijven spelen daarmee een centrale rol in de maatschappij en lokale en regionale cultuur en economie.

Een scheepsbouwopdracht reikt veel verder dan alleen de werf en heeft het daarmee een grote, positieve impact op de regionale en Nederlandse economie en werkgelegenheid. De waarde van een schip bestaat voor ongeveer 70 procent uit levering van producten en diensten door derden aan de scheepswerf. Denk hierbij aan interieurbouwers, leveranciers van bijvoorbeeld schroeven en motoren of installateurs van allerlei systemen aan boord.

De maritieme maakindustrie met voorop IHC en Oceanco behoort met innovatie en technologie tot de wereldtop en deze positie dient behouden te blijven. Dat is onlangs nogmaals onderschreven door de *Sectoragenda Maritieme Maakindustrie* van de Tweede Kamer én het *Maritiem Masterplan*.

De kern van ons betoog is dat vrije doorvaart van en naar zee van essentieel belang is om onze internationale koppositie als maritieme maakindustrie te kunnen behouden.

Het is van groot belang dat Oceanco en IHC en andere werven zich op hun huidige vestigingslocaties ook in de toekomst zich kunnen blijven ontwikkelen en vernieuwen.

In het participatieproces *Oeververbindingen & OV* hebben wij gesteld dat een nieuwe oeververbinding goed moet worden ingepast en bestaande rechten en belangen daarbij terdege moeten worden meegewogen.

Gezien de bebouwde en bedrijfsmatige omgeving vraagt dat om een grondige studie van de mogelijke locaties en uitvoering.

Voor ons als maritieme maakbedrijven is hierin het nautisch aspect, onder meer vanwege veiligheid op de vaarweg, zeer zwaarwegend.

Van essentieel belang voor ons is vrije doorvaart, van en naar zee, nodig voor schepen en equipment die wij bouwen op onze locaties, alsmede voor grootschalige constructies en equipment die wij verwerken op onze locaties.

Daarin zijn wij niet flexibel en kan niet worden gewacht op incidentele (en in de praktijk niet gegarandeerde) vrijgave van doorvaart. Dat brengt de planning van onze projecten in groot gevaar en zorgt voor navenante schadeclaims van onze klanten.

In het *Bestuurlijk Overleg MIRT* is het voorkeursalternatief voor de *MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam* vastgesteld, waarbij het in Rotterdam gaat om een nieuwe brug over de Nieuwe Maas, waarover snel en frequent openbaar vervoer gaat rijden. Een dergelijke, nieuwe brug over de Nieuwe Maas in de bocht bij de Esch-Feijenoord draagt hiermee nadelige consequenties voor onze concurrentiepositie.

Brugverbindingen zijn in nautisch opzicht complex en vragen meer uitwerking, mede omdat een veilige en vlotte (zee-)scheepvaart, mogelijk moet blijven.

Aan zowel de werkgroep *nautiek MIRT-verkenning Oeververbindingen regio Rotterdam*, het werkspoor *OV en Inpassing in de MIRT Verkenning*, als in onze inspraakreacties en onze zienswijzen, hebben wij aangegeven dat bij het ontwerp van de brug rekening moet worden gehouden met de maximale afmetingen van zeeschepen die in Nederland gebouwd kunnen worden. Dat betekent concreet:

- Lengte: 240 meter;
- Breedte: 38 meter;
- Diepgang: - 6,5 meter; en
- Hoogte: Ongelimiteerd. Daarbij moet ook de mogelijkheid bestaan om incidenteel het beweegbare deel van de Hef uit te nemen in overleg en met instemming van de gemeente Rotterdam

Wij zouden u in dat kader willen verzoeken om een type brug te kiezen, waarvan het openende deel minimaal de hiervoor genoemde afmetingen kan accommoderen en geen hoogtebeperkingen heeft.

In de Nota van Beantwoording wordt gesteld dat de initiatiefnemers hebben afgesproken om de uitgangspunten voor het vervolgonderzoek naar de brug (waaronder de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) nader uit te werken.

Het doel is om zo spoedig mogelijk samen vast te stellen of er sprake is van een vlot en veilig te passeren brug. Wij benadrukken dat óók voor de scheepvaart de brug vlot (of beter onbelemmerd) en veilig te passeren moet zijn.

Wij maken ons ernstige zorgen over deze zinsnede, zeker zo ver in het proces.

Tevens wordt gesteld dat zij dit vervolgonderzoek, in de zgn. planning- en studiefase, doen samen met de betrokken partijen, waaronder Rijkswaterstaat, de Havenmeester, het Havenbedrijf en de omgeving.

Wij stellen het ten zeerste op prijs dat wij in het vervolgonderzoek tijdens de planning- en studiefase nauw betrokken worden.

Tot slot vernemen wij graag op welke wijze er concreet invulling zal worden gegeven aan de toezegging om ons te betrekken bij de vervolgfases.

Dank u wel.