

Position paper

Infrastructuur

Door onze strategische ligging en goede infrastructuur (rivieren, kanalen, spoor, wegen, bruggen, sluisen) is ons land bij uitstek geschikt voor scheepsbouwactiviteiten, zoals nieuwbouw, ombouw, reparatie en onderhoud. Nederland beschikt van oudsher over een sterke en omvangrijke maritieme sector.

De Nederlandse maritieme maakindustrie - scheepswerven, toeleveranciers en kennisinstellingen - heeft internationaal een toonaangevende positie in het ontwerp en de bouw van complexe schepen, vol met innovatieve en duurzame technologieën. Er is veel kennis en technologie in Nederland aanwezig om schepen, variërend van complexe werkschepen tot superjachten, steeds duurzamer te maken en daarmee hebben we internationaal veel te bieden. De jaaromzet van de hele Nederlandse maritieme maakindustrie is circa 8 miljard euro, waarvan bijna 70 procent export.

Scheepsbouw en -onderhoud hebben grote impact op lokale en regionale economie

Scheepswerven, maritieme toeleveranciers en kennisinstellingen zitten in ons land dicht bij elkaar en werken hecht samen. Deze bedrijven spelen een centrale rol in de lokale en regionale cultuur en economie. De waarde van een schip bestaat voor 70 procent uit levering van producten en diensten door derden aan de werf. Denk hierbij aan interieurbouwers, leveranciers van bijvoorbeeld schroeven en motoren of installateurs van allerlei systemen aan boord. Daarmee reikt een scheepsbouwopdracht veel verder dan alleen de werf en heeft het daarmee een grote positieve impact op de regionale en Nederlandse economie en werkgelegenheid. In totaal werken ongeveer 30.000 mensen in de Nederlandse maritieme maakindustrie.

Bereikbaarheid van maritieme maakindustrie is van levensbelang

Vrije doorvaart van en naar zee zijn van levensbelang voor de maritieme maakindustrie. Echter de bereikbaarheid van de werven staat onder druk door de staat van onderhoud van met name bruggen en sluisen. Door in zwaarte en hoeveelheid groeiende verkeersbewegingen is een zeer groot deel van de bruggen, sluisen en tunnels in de herfst van hun levensduur en zelfs daar ver overheen. Er wordt in de komende jaren een inhaalslag gemaakt in onderhoud en vervanging en dat brengt overlast voor alle gebruikers met zich mee.

Er zijn verschillende voorbeelden waarin de maritieme maakindustrie overlast heeft ondervonden van onverwacht onderhoud. De afgelopen jaren is dit aan de orde geweest in gesprekken over het vernieuwen van of onderhoud aan bruggen (beperken stremming) en verbreding van sluisen, zoals bij Kornwerderzand (ontsluiten economische activiteiten aan het IJsselmeer). Uitval van de Baanhoekbrug bij Sliedrecht begin 2024 leidde tot aanzienlijke omzet- én imagoschade voor de maritieme maakindustrie en Nederland.

Het belang van de maritieme maakindustrie bij onderhoudswerk wordt niet of nauwelijks gezien. Daardoor worden keuzes gemaakt die deze voor Nederland essentiële industrie harder dan nodig raken. Wij realiseren ons dat onderhoud noodzakelijk is en overlast niet altijd te voorkomen is.

NMT pleit ervoor dat:

- in een zo vroeg mogelijk stadium wordt overlegd over de werkzaamheden;
- er altijd (tijdelijke) doorvaart mogelijkheden moeten zijn;
- de bereikbaarheid van de maritieme maakindustrie gewaarborgd blijft;
- vernieuwing wordt overwogen, omdat betere oplossingen misschien nu mogelijk zijn.