



**Gemeente
Rotterdam**

Stadsontwikkeling
Haven, Economie, Horeca, Bestuur (wijken en
kleine kernen)
Robert Simons

Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Website: www.rotterdam.nl

Van: Esther Roth
Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Uw kenmerk: 24bb000321
Ons kenmerk: M2401-4473 - 24bo008074

Onderwerp: Maritieme maakindustrie

Datum: 24 oktober 2024

Aan de commissie
Mobiliteit, Haven, Economie en Klimaat

Beste commissieleden,

Op 27 november 2023 is door D.A. van Groningen (VVD) verzocht om de huidige staat en toekomst van de maritieme maakindustrie te agenderen voor bespreking in de commissie MHEK. Aanleiding hiervoor was de publicatie van 'No guts, no Hollands Glorie', de sectoragenda Maritieme Maakindustrie, door het toenmalig ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Raadslid Van Groningen stelt dat voor Rotterdam als havenstad de maritieme maakindustrie van cruciaal belang is voor het succes van zowel de Rotterdamse als Drechtse regio én ook onze economie. Er zijn namelijk veel bedrijven en inwoners in deze sector werkzaam. Hier liggen dus kansen om onze economie te versterken en banen te creëren voor onze inwoners. Daarom is het van belang dat we goed aansluiten bij deze agenda.

Ik onderschrijf het belang van de maritieme maakindustrie en een goede aansluiting op de sectoragenda en ga graag in op het verzoek tot bespreking in de commissie MHEK. Ter voorbereiding op de bespreking heeft u ook een werkbezoek georganiseerd, waarvoor u vooraf informatie heeft gekregen (toezegging 24bb004555). Die informatie wil ik met deze brief aanvullen.

Staat regionale maritieme sector

Begin september bezocht ik, net als 2 jaar geleden, de maritieme beurs Shipbuilding, Machinery and Marine Technology (SMM) in Hamburg. Deze tweejaarlijkse beurs betreft één van 's werelds grootste handelsbeurzen voor de internationale maritieme industrie waar veel reders, scheepswerven, producenten en toeleveranciers samenkomen. Wat mij opviel dit jaar in vergelijking met de vorige editie, was de sfeer onder de Nederlandse bedrijven. Die was veel positiever dan twee jaar geleden.

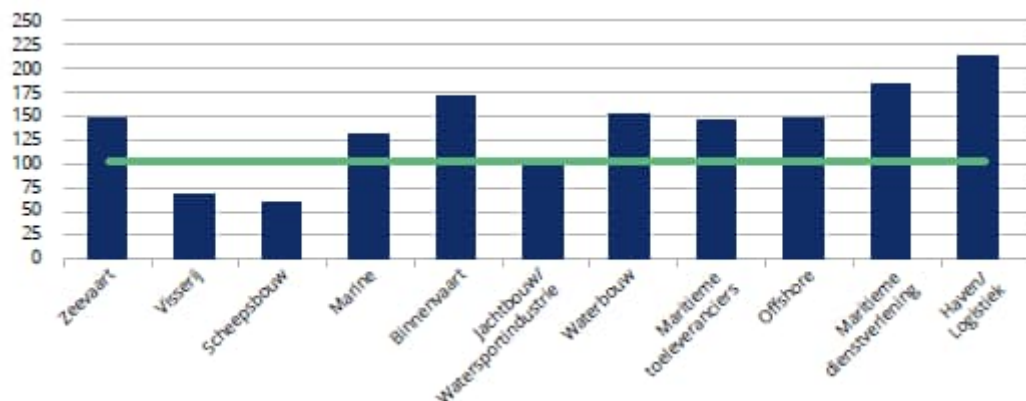
De Nederlandse maritieme maakindustrie werkt vooral aan complexe, specialistische schepen. Meer dan andere industriële sectoren is deze sector afhankelijk van samenwerking met toeleveranciers, maar óók met de afnemers van de schepen. In de totale scheepsbouwsector zijn op dit moment meer dan 1.900 bedrijven actief.



De omzet van de scheepsbouw- en reparatiesector betreft € 4,7 miljard in 2021 en van de maritieme toeleveranciers € 8,6 miljard. Daarbij geldt dat de maritieme maakindustrie voor ruim 11.200 directe banen zorgt in de scheepsbouw en voor 19.550 directe banen in de Toeleveringsindustrie op landelijk niveau.

Hoewel het budget van 200 M€ dat via de sectoragenda beschikbaar wordt gesteld onvoldoende is om de trend in het verlies van marktpositie helemaal te keren. De maritieme maak sector staat onder druk door een ongelijk speelveld met o.m. Azië. Ter illustratie: het Europese marktaandeel in de bouw van zeeschepen was 40 jaar terug 45%, nu is dat 4% (bron sectoragenda Maritieme Maakindustrie). De structurele aandacht vanuit het Rijk helpt daar zeker bij.

Figuur 1 hierna geeft per maritieme sector de indexcijfers weer van de ontwikkelingen in de directe toegevoegde waarde over de periode 2006-2022 (waarbij 2006 op 100 is gesteld). De sterkste stijging heeft plaatsgevonden in de sectoren haven / logistieke sector, maritieme dienstverlening en binnenvaart. In deze sectoren is de toegevoegde waarde met ruim 50% toegenomen, respectievelijk +173%, +187% en +216% in deze periode. Maar vooral een daling of stagnatie in de maritieme maak sector de scheeps- en jachtbouw.



Figuur 1: Ontwikkeling van de (directe) toegevoegde waarde in de maritieme cluster, periode 2006-2022 (2006=100) (bron: Maritieme-, arbeidsmarkt- en Haven Monitor 2023)

Ook door het college is er structureel inzet voor het maritieme cluster. De activiteiten van de gemeente gericht op de Maritieme Maakindustrie zijn opgenomen in de programmatische inzet ter versterking van het maritiem cluster. Deze activiteiten richten zich onder andere op het faciliteren en stimuleren van innovatie, circulariteit en digitalisering, het verbeteren van het vestigingsklimaat op het gebied van ruimte en arbeidsmarkt en op internationale positionering en samenwerking. Ze sluiten aan bij de actielijnen van de sectoragenda. Zo is er samen met de Drechtsteden een voorstel in ontwikkeling binnen het koploperproject Werf van de Toekomst. Hierin is bijvoorbeeld circulariteit een belangrijk thema. Ook faciliteren we innovaties op het gebied van waterstof als alternatieve brandstof voor scheepsmotoren.

Twee belemmerende factoren voor het maritieme cluster wil ik hierbij uitlichten: ruimte en personeel.



Ruimte

Bedrijven uit de maritieme maakindustrie hebben vaak watergebonden bedrijfsruimte nodig. In zijn algemeenheid is bedrijfsruimte in de regio Rotterdam schaars, en voor watergebonden bedrijfskavels geldt dat zeker. Door transformatie en woningbouwontwikkelingen (bijv. Maashaven, Nassaukade, M4H) is het aanbod aan watergebonden kavels afgenomen. Als gevolg van infrastructurele belemmeringen (doorvaarhoogte Hef, niet-functioneren Giessenbrug) zijn niet alle kades optimaal bruikbaar. Daarnaast leveren de geluidsdossiers beperkingen op aan het gebruik van watergebonden bedrijfsterreinen. Met name geldt dit voor die terreinen, die in de nabijheid van nieuwe woningbouwlocaties gelegen zijn.

Het college stuurt op het op peil houden van het aantal vierkante meters bedrijfsruimte met een collegetarget. Met het Actieplan bedrijfsruimte (2023) zet het college in op het op peil houden van de voorraad bedrijfsruimte (incl. watergebonden) en het sturen van het juiste bedrijf op de juiste plek. De gemeente volgt het provinciale beleid dat watergebonden kavels alleen getransformeerd mogen worden als deze elders gecompenseerd worden. En het college heeft bijvoorbeeld de subsidieregeling bedrijfsruimte maakindustrie die (maritieme) maakbedrijven helpt bij uitbreiden, vestigen of doorgroeien in Rotterdam

Ook heb ik aandacht voor co-siting in de haven, Co-siting is het efficiënt benutten van bestaande locaties door het vestigen van partijen die in de waardeketen passen. In de haven is de rol van de gemeente daarin beperkt. Ik moedig co-siting aan bij onder andere het Havenbedrijf als 'landlord' in het havengebied, maar in de haven kan ik zelf geen actieve co-siting doen.

Een deel van de maritieme maakbedrijven en zeker de toeleverende MKB ondernemers, past goed in stedelijk gebied. Een locatie die het college verder onderzoekt, is de zogenoemde 'Hunter-Douglas'(HD)-locatie. Een bedrijventerrein gelegen in Feijenoord aan de Piekstraat. Door de verhuizing van de productiefaciliteiten van Hunter Douglas naar elders in Europa, kan deze bedrijfsruimte opnieuw benut worden. Op welke manier dit precies mogelijk is onderzoeken we op dit moment (zie collegebrief M2409-2823).

De locatie biedt kansen doordat op dit moment in het bestemmingsplan ruimte is voor bedrijfsactiviteiten met een hoge milieucategorie. De grond is privaat eigendom. Eventuele inzet voor maritieme maakindustrie zal daarom in samenspraak moeten plaatsvinden met de eigenaren van de grond. Uit een door de gemeente uitgevoerde peiling blijkt dat er onder maritieme maakbedrijven veel interesse is in dit type locaties (watergebonden, binnen stedelijk gebied en met ruimte voor bedrijfsactiviteiten met een hoge milieucategorie). Deze interesse is er specifiek binnen maritieme, circulaire en high-tech scale-ups.

Voldoende gekwalificeerd personeel

Naast voldoende ruimte is het een uitdaging voor de maritieme maakindustrie om aan voldoende gekwalificeerd personeel te komen. De vraag naar personeel wordt nog groter gezien de verduurzamingsambities in de maritieme sector en vervanging en vergroening van de vloot. Netherlands Maritime Technology, de branchevereniging van scheepsbouwers en toeleveranciers, geeft aan dat er naar schatting een groei aankomt van 250% in het aantal op te leveren schepen. Deze groei kan de sector alleen aan als zowel het arbeidspotentieel als de arbeidsproductiviteit wordt verhoogd. Het arbeidspotentieel is binnen de maritieme maakindustrie en de maritieme sector als geheel de afgelopen jaren afgenomen.



Het aantal studenten in maritieme en technische opleidingen daalt. Ook de uitstroom naar andere sectoren is relatief hoog, vooral in de middelbare leeftijdsgroepen (aldus de Maritieme Monitor, 2022). In combinatie met de toenemende vergrijzing is dit een serieus probleem en moeten gerichte acties worden uitgevoerd om het arbeidspotentieel minimaal op peil te houden.

Door de gemeente worden, via de HCCE (Human Capital Coalitie Energietransitie) bedrijven industrie breed ondersteund met onder andere imagoverbetering, diversifiëring – en daarmee weerbaarheid – van hun personeelsbestand en het vergroten en versterken van de aansluiting op het onderwijs. Een belangrijk onderdeel van het HCCE programma is de inzet op loopbaanoriëntatieactiviteiten. Doel is om leerlingen gedurende hun schoolloopbaan op een aantal momenten zowel in het primair, secundair als beroepsonderwijs kennis te laten maken met de arbeidsmogelijkheden in de haven. Om zo de daling van toestroom in maritieme en technische opleidingen tegen te gaan.

Hiermee stel ik u voor om toezeggingen 24bb000321 en 24bb004555 als afgedaan te beschouwen.

Met vriendelijke groet,

Robert Simons
Wethouder Haven, Economie, Horeca, Bestuur (wijken en kleine kernen)