

# Maas-Schelde-Rijn-Delta

De Rotterdamse haven wordt hoe langer hoe meer een completere draaischijf in het **Maas-Schelde-Rijn-Delta** gebied. Een nucleus met vele duurzaamheidscomponenten. Een mooi voorbeeld van dat laatste zijn de activiteiten van het Deltalinqs Energy Forum.

Naast het forse herstel in 2010 van de overslag, een all time high in tonnen, zijn er andere ontwikkelingen in het haven maritiem industriële complex die van enorm economisch belang zijn. Daarmee zijn Rotterdam en de overige havens niet alleen kwantitatief van mondiale importantie maar ook kwalitatief.

De investeringen in het petrochemisch complex (met name de raffinageketens) zijn gigantisch en niet voor niets is het Rijnmondgebied voor Europa daarin toonaangevend. De daarbij behorende op- en overslag- en bijvoorbeeld blendingscapaciteit is eveneens continu aan uitbreiding onderhevig. En niet alleen voor de traditionele crude en olieproducten maar ook voor de alternatieve vormen van energievoorziening: biodiesel, palmolie, lpg, etc.

De energierotonde van mondiale allure die de Rotterdamse haven reeds geruime tijd is, ondergaat naast een uitbreiding ook een vernieuwslag die niet altijd voor het grote publiek zichtbaar is. Dat geldt overigens ook voor de (op de energiesector gerichte) uitbreidingen in het Eemhavengebied waar Rotterdamse bedrijven zeer nauw bij betrokken zijn. Daarnaast zal ook een andere vorm van duurzame energie bij de veelal door Rotterdamse/Papendrechtse bedrijven gebaggerde en opgespoten Maasvlakte 2 gerealiseerd worden: grootschalige windenergie.

In 2011 wordt niet alleen in de Maasvlakte 2 maar ook daarop geïnvesteerd. De kustuitbreiding van Nederland krijgt met moderne over-, opslag- en distributiecapaciteit op de nieuw aangelegde kademuuren en terreinen een economische impuls die de daarmee gelieerde bedrijvigheid in Nederland zeer ten goede komt.

Maar zoals geschreven, er gebeurt veel meer in die **Maas-Schelde-Rijn-Delta**. De regiefunctie van en door de Port of



*Column*  
Theo Schut

Rotterdam zal ook voor de havengebieden in de Drechtsteden, (en naar ik hoop ook binnenkort) de Moerdijk en de Zeeuwse havens gaan gelden. Uiteraard zijn dit al delen van de Port of Rotterdam wanneer men internationaal zaken doet. Terwijl de samenwerking met Antwerpen ook een impuls krijgt door middel van een gezamenlijke investering in de belangrijkste Duitse binnenvaart-haven Duisburg. Duitsland is immers na China de 2e exporteur ter wereld en voor een zeer belangrijk deel afhankelijk van de Rotterdamse haven.

Verder valt op dat de mondiale draaischijfrol die de Rotterdamse regio vervult voor de Chinese economie (im- en export) cruciaal is. Maar ook de andere zogenaamde BRIC-landen (India, Rusland en Brazilië) zijn voor een grote variëteit aan en af te voeren goederen via Rotterdam voor dit gebied inmiddels zeer bekende relaties die van groeiend belang zijn.

Maar ook in 2030 dient dat **Maas-Schelde-Rijn-Delta** complex optimaal te acteren en daar is een instroom van veel jongeren voor nodig, die interesse en liefde gaan ontwikkelen voor het haven maritiem industriële complex. In 2011 zal de Port of Rotterdam daarover het strategisch plan openbaar maken; een samenwerkingsverband tussen dit bedrijf en Deltalinqs, Jong Havenvereniging en de drie in de regio Rotterdam gevestigde hbo-instellingen, Scheepvaart en Transport College, Hogeschool Rotterdam en InHolland, zal via het Ideale Haven Plusprogramma daartoe een impuls gaan geven. Da Vinci in de Drechtsteden en zeker het Leerpark Dordrecht worden daar ook bij betrokken; zo ook het project Proeftuin Maritieme Industrie.

**Drs. M (Theo) Schut**  
*Voorzitter Kring Drechtstreek en  
Vice Voorzitter Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam.*

N.B. Op 22 januari jl. is aan Theo Schut de Johan van der Veekenpenning uitgereikt. Dit is de hoogste onderscheiding van de Gemeente Rotterdam en wordt uitgereikt aan mensen die zich bijzonder verdienstelijk hebben gemaakt voor de economische ontwikkeling van de gemeente Rotterdam.