

2024 - 2040

TOEKOMSTPERSPECTIEF ZEEHAVEN DORDRECHT



Samenvatting	4
Foto van de Zeehaven anno 2024	4
Trends en ontwikkelingen	4
SWOT en confrontatiematrix	5
De Zeehaven Dordrecht in 2040	5
 1 Inleiding en leeswijzer	 7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doel	7
1.3 Reikwijdte	7
1.4 Proces	7
1.5 Leeswijzer	8
 2 Foto anno 2024	 9
2.1 Economisch functioneren	9
2.2 Kadebenutting, scheepsbezoeken en overslag	9
2.4 Grondpositie	10
2.5 Milieu en geluid	10
2.6 Zeehaven als onderdeel van het HIC	10
2.7 Zeehaven als onderdeel van stad en regio	11
2.8 Zeehaven als onderdeel van de WDO	11
 3 Trends en ontwikkelingen	 14
3.1 Toekomstscenario's 2050 – Havenbedrijf Rotterdam	14
Connected Deep Green	14
Regional Well-being	14
Protective Markets	14
Wake-up Call	15
Conclusie	15
3.2 NOVEX-gebied Rotterdamse Haven	15
Duurzame hubfunctie	16
Haven in de metropool	16
Circulaire haven	16

4 SWOT en Confrontatiematrix	17
4.1 SWOT-analyse	17
4.1.1 Sterkten	17
4.1.2 Zwakten	18
4.1.3 Kansen	18
4.1.4 Bedreigingen	19
4.2 Confrontatiematrix	20
4.2.1 Benutten	20
4.2.2 Versterken	20
4.2.3 Verdedigen	21
4.2.4 Afbouwen/beperken	21
5 Foto anno 2040	24
Strategische clustering	24
Versterkende samenwerking	25
Ondernemers	25
Onderwijs en arbeidsmarkt	26
Haven als locatie voor bedrijven in de Hoge Milieucategorie (HMC)	26
Synergie haven en stad	26
Conclusie	27
6 Contouren uitvoeringsagenda	28
7 Kaderstellende documenten	30
Bijlage: Factsheet WDO	31

Samenvatting

Sinds 2012 is de exploitatie en ontwikkeling van de Zeehaven Dordrecht (inclusief bedrijventerrein Louterbloemen) ondergebracht bij het Havenbedrijf Rotterdam en daarmee integraal onderdeel geworden van het Rotterdamse Haven Industrieel Complex (HIC). In de samenwerkingsovereenkomst die daartoe tussen de gemeente Dordrecht en Havenbedrijf Rotterdam werd vastgesteld, is overeengekomen dat de partijen hun samenwerking periodiek evalueren en zo nodig bijstellen. In 2023 is gezamenlijk geconstateerd dat de wijze waarop de gemeente Dordrecht en het Havenbedrijf Rotterdam elkaar en ondernemers hebben meegenomen in de ontwikkeling van de Zeehaven en de realisatie van de gestelde beleidsdoelen vanuit stad en regio voor de Zeehaven, voor verbetering vatbaar is. Door beide partijen wordt de noodzaak ervaren om het toekomstperspectief op de Zeehaven en de samenwerking in het realiseren van die visie richting 2040 te evalueren en aan te scherpen.

Dit toekomstperspectief omvat het actuele, gezamenlijke beeld dat de gemeente Dordrecht en het Havenbedrijf Rotterdam hebben van het functioneren van de Zeehaven Dordrecht richting 2040. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan het functioneren van de Zeehaven anno nu. Relevante trends en ontwikkelingen zijn in kaart gebracht, net als de wijze waarop de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen die de Zeehaven Dordrecht kent invloed hebben op de toekomst.

Foto van de Zeehaven anno 2024

De Zeehaven Dordrecht, gelegen op de Westelijke Dordtse Oever (WDO) is een bedrijventerrein met veel ruimte in de hoge milieucategorieën (HMC), waar thans vooral bedrijven actief zijn in de overslag van droge en natte bulk, de logistiek en de maritieme industriële dienstverlening. Op Louterbloemen zijn naast automotieve bedrijven ook industriële en maritieme dienstverleners en stedelijke bedrijvigheid gevestigd. Het gebied wordt multimodaal ontsloten via het water (zee- en binnenvaart), de weg (A16, Wioldrechtse Zeedijk en Rijksstraatweg), het OV (bushalte Van Leeuwenhoekweg) en de stamspoorlijn. Het zeehavengebied is met meer dan 4.300 arbeidsplaatsen belangrijk voor de werkgelegenheid in Dordrecht en de regio.

De Zeehaven Dordrecht valt, als integraal onderdeel van het hele Haven Industrieel Complex (HIC) onder het NOVEX-ontwikkelperspectief de Rotterdamse Haven. Daaruit volgt onder andere dat de Zeehaven Dordrecht zich te verhouden heeft tot de verstedelijkingsopgave en dat een clustering op maritieme maakindustrie¹ in de Zeehaven Dordrecht voor de hand ligt. Regionaal is het Zeehavengebied Dordrecht een belangrijke locatie voor grootschalige, maritieme en industriële (HMC-) bedrijvigheid. Bovendien biedt het terrein hoogwaardige werkgelegenheid, passend bij het arbeidsaanbod van de Dordtse beroepsbevolking.

Trends en ontwikkelingen

De wereld om ons heen verandert snel. Als onderdeel van de strategievorming richting de toekomst heeft het Havenbedrijf Rotterdam daarom verschillende toekomstscenario's ontwikkeld en onderzocht

¹ De maritieme maakindustrie definiëren we als volgt: "van het ontwerp, de bouw, verbouw en onderhoud tot aan reparatie van schepen en drijvende structuren, als ook van scheepscomponenten en -systemen. Ook betreft het ingenieursdiensten voor de scheepvaart, marine, havens, offshore en natte waterbouw en de toeleveranciers." Uit: *No guts, no Hollands Glorie! Sectoragenda Maritieme Maakindustrie* (<https://open.overheid.nl/documenten/700c6d90-4922-4ad5-ab4c-448853015fee/file>).

wat de ruimtelijke impact hiervan zou zijn op het HIC. Inzoomend op de impact van deze scenario's op de Zeehaven Dordrecht, is de meest voorname conclusie dat de hoeveelheid overslag niet daalt, maar dat de soort, afkomst en bestemming van de lading wel zullen veranderen.

Vanuit de NOVEX wordt richting gegeven aan de transitie naar een duurzaam, circulair en klimaat-neutraal HIC. In de ontwikkeling van het Zeehavengebied richting een duurzame hub moet de *modal shift* versterkt worden door het versterken van de op- en overslagfunctie voor containers en natte bulk en de robuuste multimodale ontsluiting van de haven. Als haven waar de stad steeds dichterbij komt behoeft de rol van Louterbloemen als buffer tussen HMC-bedrijvigheid en de meer stedelijke economie aandacht en versterking. Verder betekent de ontwikkeling naar een circulaire haven dat de natte bulkstromen circulair worden en dat de droge bulkstromen van richting kunnen veranderen.

SWOT en confrontatiematrix

De Zeehaven Dordrecht is gelegen op een gunstige locatie met veel HMC-ruimte, die multimodaal ontsloten is. Tegelijkertijd worden zowel die geografische positionering, de milieugebruiksruimte als de multimodaliteit niet optimaal gebruikt. Bovendien kent de Zeehaven een diffuus, onduidelijk profiel en staat zij onder druk van de verstedelijkingsopgave.

Dit analyserend komt naar voren dat deze elementen in samenhang beter benut kunnen worden, om zo ook het hoofd te bieden aan externe, potentieel bedreigende, ontwikkelingen. Concreet ligt het daarmee voor de hand om in te zetten op de realisatie van een containerterminal, waarmee WDO-breed grote stappen gezet kunnen worden in de *modal shift* en bestaande logistieke stromen worden afgewikkeld via de zeehaven. Bovendien zorgt een scherp en duidelijk profiel voor een sterkere en robuustere haven, met zichtbare meerwaarde voor stad en regio.

De Zeehaven Dordrecht in 2040

In 2040 is de Zeehaven Dordrecht een dynamisch en duurzaam knooppunt van economische kracht en innovatie. De haven heeft een belangrijke transformatie ondergaan sinds 2024, met de focus op drie strategische clusters: de maritieme maakindustrie, de overslag van droge en natte bulk, en containeroverslag. De maritieme maakindustrie heeft een centrale rol gekregen in de herontwikkeling van het gebied, met name op Duivelseiland en het bovenste gedeelte van het Mallegat, waar duurzame en circulaire bedrijvigheid zich naast het maritieme dienstverlenende cluster heeft gevestigd. Deze ontwikkeling heeft de Zeehaven tot een hub van innovatieve industriële activiteiten gemaakt.

Daarnaast heeft de natte en droge bulkoverslag zich aangepast aan de wereldwijde ontwikkeling naar een circulaire economie. Grondstoffen worden steeds meer hergebruikt, waarmee de richting van droge bulkstromen is veranderd. De natte bulksector heeft een cruciale rol gespeeld in de overgang naar bio-fuels, en de infrastructuur is gericht op het verminderen van de ecologische voetafdruk.

Eén van de grootste doorbraken in de periode tussen 2024 en 2040 is de realisatie op de PWA-kade van een containerterminal, waarmee de *modal shift* van weg naar water is versneld. Containers worden zo efficiënt via binnenvaart vervoerd, wat heeft geleid tot minder verkeersdruk op de weg en een verbeterde luchtkwaliteit in de directe omgeving. De concurrentiepositie van de Zeehaven Dordrecht is zodoende aanzienlijk versterkt, waarmee de haven in 2040 fungeert als een belangrijke logistieke hub voor de gehele WDO.

De samenwerking tussen de gemeente Dordrecht en het Havenbedrijf Rotterdam is een essentiële factor geweest in deze transformatie. Gezamenlijk hebben zij de focus gelegd op het juiste bedrijf op de juiste plek, waarbij duurzame en slimme keuzes zijn gemaakt. De versterkte grondpositie heeft bijgedragen aan een klimaat waarin bedrijven binnen de strategische clusters konden groeien en bloeien. Ook de ondernemers in de gehele WDO en regio hebben sterke samenwerkingsverbanden opgebouwd, waardoor ze collectief investeren in zaken als duurzaamheid en veiligheid. De gemeente Dordrecht speelt hierin een verbindende rol, terwijl onderwijsinstellingen zoals de Dordrecht Academy ervoor zorgen dat de opleidingsprogramma's goed aansluiten op de vraag vanuit de haven. Hierdoor zijn er in 2040 voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten beschikbaar, die ook met prima openbare vervoersmogelijkheden hun werkplek kunnen bereiken.

Louterbloemen, het bedrijventerrein grenzend aan de Zeehaven, is succesvol herontwikkeld. Het gebied biedt onder andere ruimte aan stedelijke bedrijvigheid en fungeert als schakel tussen de zwaardere havenactiviteiten en de meer stedelijke economie. Daarbij hebben we ook oog voor biodiversiteit.

Kortom, de Zeehaven Dordrecht van 2040 is een voorbeeld van duurzame economische groei, met sterke samenwerkingsverbanden tussen ondernemers, Havenbedrijf Rotterdam, overheid en onderwijs. De haven draagt zo substantieel bij aan de circulaire economie en biedt kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid voor de hele regio.



1 Inleiding en leeswijzer

1.1 Aanleiding

In 2012 is de exploitatie en ontwikkeling van de Zeehaven Dordrecht overgegaan van de gemeente Dordrecht naar het Havenbedrijf Rotterdam. In de samenwerkingsovereenkomst die daartoe werd vastgesteld is overeengekomen dat deze partijen hun samenwerking periodiek evalueren en zo nodig bijstellen. In 2023 is gezamenlijk geconstateerd dat de wijze waarop de gemeente Dordrecht en het Havenbedrijf Rotterdam elkaar en ondernemers hebben meegenomen in de ontwikkeling van de Zeehaven en de realisatie van de gestelde beleidsdoelen vanuit stad en regio voor de Zeehaven, voor verbetering vatbaar is.

De suboptimale praktijk van samenwerken kwam concreet tot uiting bij de gebiedsontwikkeling Maasterras, waarbij de nut en noodzaak van de stamspoorlijn richting het Zeehavengebied op een onwenselijke wijze onderwerp van gesprek werd. Echter, de gezamenlijke opgave voor de Zeehaven richting de toekomst is breder en eigenstandig. Daarom zijn de gemeente Dordrecht en het Havenbedrijf Rotterdam met elkaar om tafel gegaan om gezamenlijk een nieuw toekomstperspectief voor de Zeehaven Dordrecht te formuleren.

1.2 Doel

Doel van dit toekomstperspectief is om een nieuw, gedragen beeld te schetsen van het functioneren van de Zeehaven Dordrecht in 2040. Daarbij moet duidelijkheid geschept worden over het profiel van de Zeehaven, de rollen van de betrokken partijen en de vorm van de samenwerking tussen de gemeente Dordrecht en het Havenbedrijf Rotterdam. Het moet een basis vormen voor concrete ontwikkeldoelen richting 2040.

1.3 Reikwijdte

Dit toekomstperspectief is een perspectief voor de hele Zeehaven Dordrecht. Wanneer we spreken over de Zeehaven Dordrecht, spreken we over zowel het haventerrein als het bedrijventerrein Louterbloemen. Dit geheel vormt het Dordtse Zeehavengebied.

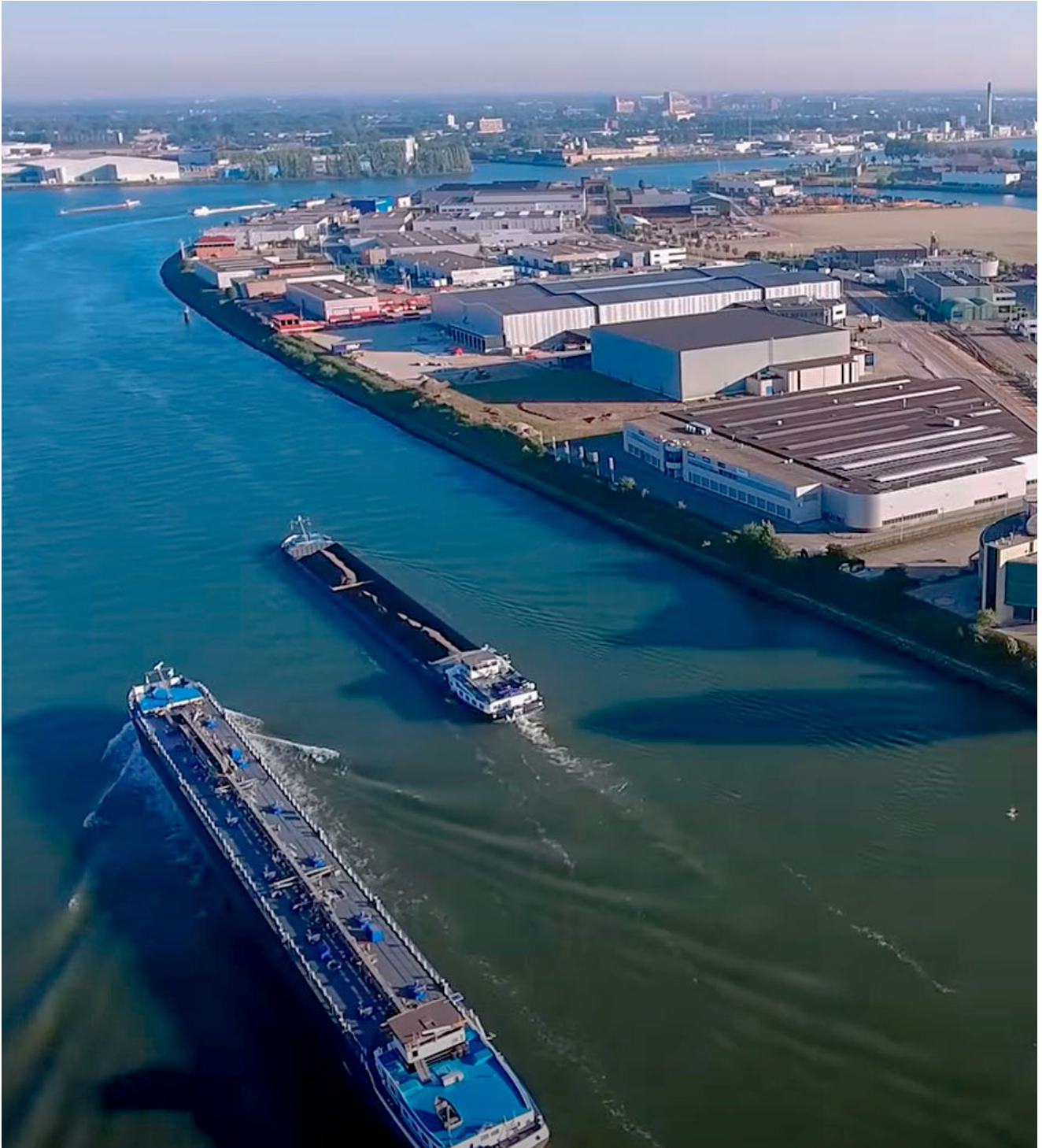
1.4 Proces

In maart 2024 is de gemeenteraad per raadsbrief geïnformeerd over het traject dat heeft geleid tot dit toekomstperspectief. Onder leiding van dhr. Ferdinand van den Oever hebben diverse overleggen plaatsgevonden tussen de gemeente Dordrecht en het Havenbedrijf Rotterdam, waarin zij gezamenlijk de eerste lijnen geformuleerd hebben. Omdat het voor een succesvolle visie van belang is dat deze gedragen wordt, heeft er een tweetal bijeenkomsten plaatsgevonden met bedrijven die werkzaam zijn in het gebied, zowel in de Zeehaven als in de verdere Westelijke Dordtse Oever (WDO).

Daarnaast is ook een aantal individuele gesprekken gevoerd met spelers in het gebied. Verrijkt met de opmerkingen en aanvullingen die in dat contact gemaakt zijn, is uiteindelijk gekomen tot dit toekomstperspectief.

1.5 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk lichten we het huidig functioneren van de Zeehaven in 2024 toe. Het derde hoofdstuk behandelt de trends die op de Zeehaven afkomen en de ontwikkelingen die de Zeehaven doormaakt. Vervolgens wordt in het vierde hoofdstuk de SWOT-analyse en bijbehorende confrontatiematrix voor de Zeehaven uiteengezet. Dit alles bouwt op naar het toekomstperspectief van de Zeehaven in 2040, zoals dat in het vijfde hoofdstuk geschetst wordt. Het zesde hoofdstuk schetst de contouren van de bijbehorende uitvoeringsagenda.



2 Foto anno 2024

Om een beeld te kunnen vormen van het functioneren van de Zeehaven in de toekomst, is het van belang om eerst helder inzicht te hebben in het huidige functioneren van het gebied.

2.1 Economisch functioneren

De Dordtse Zeehaven vormt het noordelijke deel van de Westelijke Dordtse Oever (WDO), alwaar het plaats biedt aan ca. 250 bedrijfsvestigingen en ruim 4.300 arbeidsplaatsen. De bedrijven in het Zeehavengebied zijn primair actief in de overslag van droge en natte bulk, de logistiek en de maritieme industriële dienstverlening. Op Louterbloemen zijn naast automotive bedrijven, ook maritieme dienstverleners en stedelijke bedrijvigheid gevestigd. Verder wordt het Zeehavengebied gekenmerkt door de aldaar beschikbare ruimte voor bedrijvigheid in de hoge milieucategorieën (HMC).

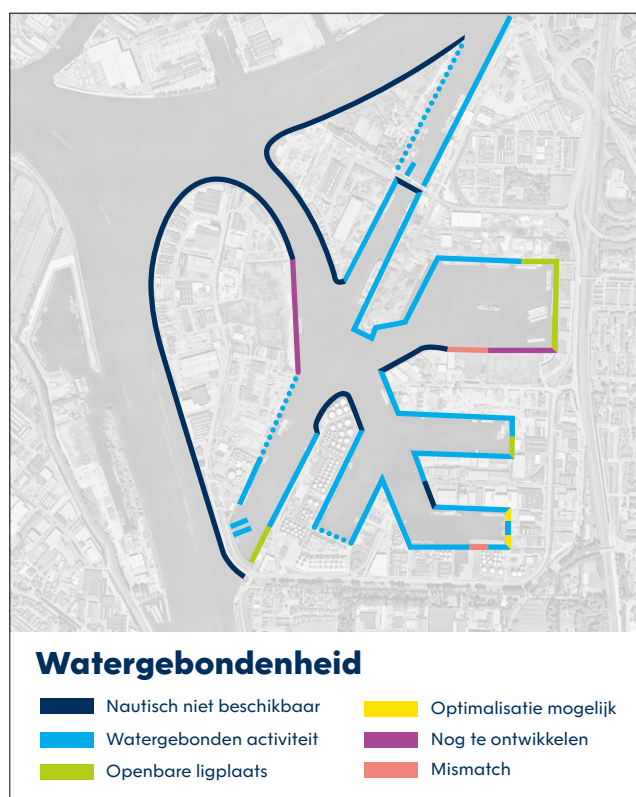
Gezien het ontbreken van een container- en/of railterminal in het gebied vindt er nu slechts op beperkte schaal overslag van stukgoed of containers plaats. Het realiseren van een containerterminal maakt echter deel uit van de geplande ontwikkelingen op de PWA-kade, waarmee dit type overslag in de Zeehaven kan gaan plaatsvinden.

Voor wat betreft de economische wisselwerking met andere bedrijventerreinen op de WDO geldt dat deze slechts beperkt aanwezig of bekend is.

2.2 Kadefbenutting, scheepsbezoeken en overslag

Omdat kaderuimte schaars is, is het van belang dat deze ruimte ook benut wordt voor watergebonden activiteiten. Een groot deel van de kades van de Julianahaven, en in mindere mate van de Wilhelminahaven is geschikt voor watergebonden activiteit en wordt ook in die potentie benut. Slechts bij twee kavels is er sprake van een situatie waarbij kaderuimte niet voor watergebonden activiteiten gebruikt wordt. Over het algemeen worden watergebonden kavels dus voor watergebonden activiteiten benut.

Verder moet worden aangemerkt dat de nautische infrastructuur in bepaalde gevallen verouderd is. Deze is niet in eigendom of beheer van het Havenbedrijf Rotterdam, waardoor het houden van grip op het onderhoudsniveau complex is.



De Zeehaven werd tussen juni 2022 en juni 2023 door 45.759 schepen aangedaan, met een gemiddelde ligtijd van 279 minuten (4 uur en 39 minuten). In 2022 werd in totaal 5.841.000 ton natte en droge bulk overgeslagen, waarvan 3,1 miljoen ton in de zeevaart en 2,7 miljoen ton in de binnenvaart.

2.3 Modaliteiten

Het Zeehavengebied wordt ontsloten via het water, de weg, het spoor en het OV.

Voor wat betreft de wegontsluitingen (A16, Wioldrechtse Zeedijk en Rijksstraatweg) geldt dat gevaarlijke stoffen alleen via de Rijksstraatweg kunnen worden vervoerd. De spoorontsluiting bestaat uit de stamspoorlijn waar jaarlijks meer dan 500 bloktreinen over vervoerd worden.

De ligging en het gebruik van deze stamspoorlijn kennen kansen voor optimalisatie.

De OV-ontsluiting bestaat uit een enkele route richting de Krabbepolder, die alleen in de ochtend- en avondspits rijdt. Dit wordt door verschillende bedrijven als te minimaal ervaren.

2.4 Grondpositie

De grondpositie van het Havenbedrijf Rotterdam in de Zeehaven Dordrecht is beperkt tot circa 1/3 van de totale oppervlakte, en wordt gekenmerkt door veel langlopende contracten, tot zo ver als 2080 en verder. Ingrijpen in lopende contracten is alleen mogelijk door voorwaarden te stellen bij (tussentijdse) verlenging, toestemming tot overdracht en/of een verzoek tot wijziging. Daarmee is het erg complex om het gebied grootschalig te ontwikkelen.

2.5 Milieu en geluid

Het Zeehavengebied is een HMC-bedrijventerrein, wat wil zeggen dat het ruimte biedt aan bedrijven in de hoge milieucategorieën (3.2 en hoger). Niet alle bedrijven die een dergelijke milieuruimte vergund hebben gekregen, benutten deze in de volle potentie. Dat kan bijvoorbeeld komen omdat de milieuruimte alleen ten volle benodigd is op specifieke tijdstippen of voor specifieke processen. Ook vond er tot nu toe geen planologische sturing plaats op minimale benutting van milieuruimte, waardoor ook bedrijven in lagere milieucategorieën zich op HMC-kavels konden vestigen.

De geluidsruimte voor het Zeehavengebied is verkaveld in het Bestemmingsplan. De nog beschikbare geluidsruimte is hier erg schaars. Het zonebeheer op de geluidszones wordt uitgevoerd door Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ). Directe sturing door de gemeente Dordrecht of het Havenbedrijf Rotterdam is hiermee erg complex.

2.6 Zeehaven als onderdeel van het HIC

De Zeehaven is integraal onderdeel van het gehele Rotterdamse Haven Industrieel Complex (HIC) en wordt derhalve als zodanig benaderd door het Havenbedrijf Rotterdam. Vanuit de NOVEX Rotterdamse Haven heeft de Zeehaven zich dus te verhouden tot de verstedelijkingsopgave². Ook volgt vanuit de NOVEX een logische clustering op maritieme maakindustrie. Verder is de Zeehaven in deze context relevant vanuit de landinwaartse ligging, waarmee het wegvervoer ontlast kan worden en het via de binnenvaart een hub-functie kan vervullen.

² De gemeente Dordrecht valt primair onder de NOVEX Zuidelijke Randstad, waarin ook de bredere opgaven op, onder meer, woningbouw en bereikbaarheid worden geadresseerd. De NOVEX Rotterdamse Haven ziet primair op de Rotterdamse regio, maar raakt dus via de programmering van het HIC ook aan de Dordtse zeehaven en is daarmee dus inhoudelijk relevant voor dit toekomstperspectief.

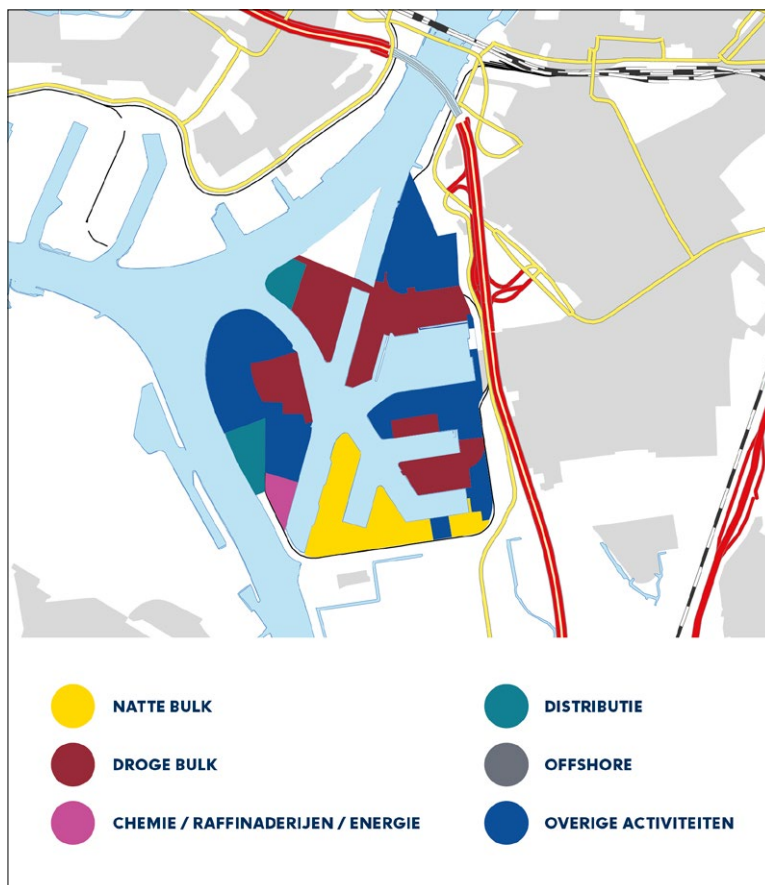
2.7 Zeehaven als onderdeel van stad en regio

In de stad en in de regio speelt de Zeehaven verschillende rollen. Zo is het regionaal een relevante locatie vanuit de ruimte die er is voor grootschalige en HMC-bedrijvigheid. Het is bovendien een belangrijke vestigingslocatie voor maritieme en industriële bedrijvigheid. Verder zijn veel bedrijven in de Zeehaven onderdeel van het Maritiem Cluster Drechtsteden. Met ruim 4.300 arbeidsplaatsen is het zeehavengebied ook belangrijk voor de werkgelegenheid in Dordrecht en de regio.

De Zeehaven is complementair aan de WDO, de Dordtse binnenhavens en de Dordtse en regionale industrieterreinen. Daarnaast is de Zeehaven relevant in stad en regio vanwege de kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid die het biedt, en omdat het aansluiting biedt bij het arbeidsaanbod van de Dordtse beroepsbevolking.

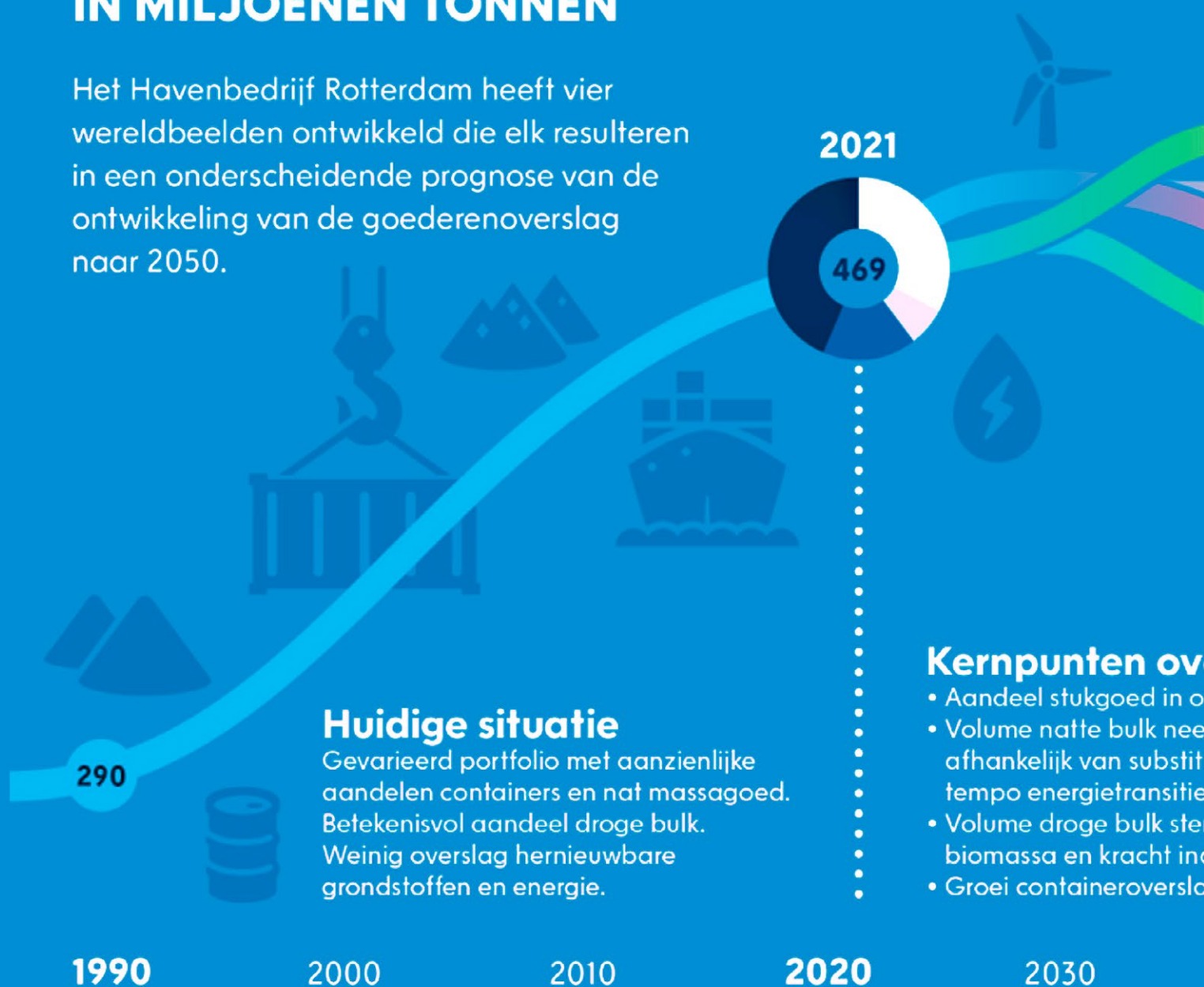
2.8 Zeehaven als onderdeel van de WDO

Het Zeehavengebied kent zoals genoemd een natte- en droge-bulk-cluster, een cluster maritieme dienstverlening en industrie en een cluster logistiek. Louterbloemen kent vooral een stedelijke economie, primair bestaand uit automotive bedrijven. Voor de rest van de WDO geldt dat Dordtse Kil I en II een profiel hebben in de maritieme maakindustrie, de bouw, techniek en installatie. Dordtse Kil III kent primair kleinschalige logistiek en groothandel. De 1e en 2e fase van Distripark (Kil IV) zijn in ontwikkeling voor grootschalige logistiek en distributie.



OVERSLAG PER TOEKOMSTSCENARIO IN MILJOENEN TONNEN

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft vier wereldbeelden ontwikkeld die elk resulteren in een onderscheidende prognose van de ontwikkeling van de goederenoverslag naar 2050.



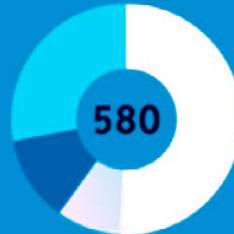
SCENARIO



verslagprognoses

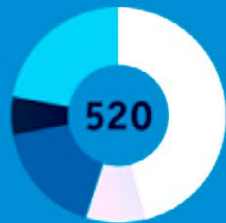
verslag in alle scenario's gegroeid.
mt in alle scenario's af; mate waarin
utie naar hernieuwbare stromen en
.
rk afhankelijk van toepassing
dustriële motor NW Europa.
g in alle scenario's tot 2035.

CONNECTED DEEP GREEN



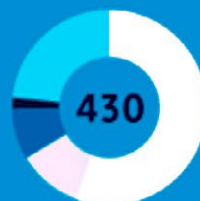
Fossiele energie verdwenen in 2050; in plaats daarvan veel hernieuwbare energie (bijv. H_2 , NH_3). Forse toename containers door groeiende wereldhandel.

WAKE-UP CALL



Meer import biomassa als grondstof voor energie en chemie. Late maar snelle energietransitie vereist opslag CO_2 . Toename containers door gunstig economisch klimaat.

REGIONAL WELL-BEING



Sterke afname ruwe olie, kolen, ijzererts door krimp energie-intensieve industrie. Daardoor meer breakbulk volume vanwege import halffabricaten.

PROTECTIVE MARKETS



Handelsbelemmeringen leiden tot tragere substitutie naar hernieuwbare energie. Fors minder ruwe olie raffinage. Minder stukgoed door re- en nearshoring.

LEGENDA

- Containers
- Breakbulk

- Droog massagoed
- Nat massagoed (fossiel)
- Nat massagoed (niet fossiel)

2040

2050

3 Trends en ontwikkelingen

Het Rotterdamse Haven Industrieel Complex (HIC), en dus ook de Dordtse Zeehaven, functioneert in een razendsnel veranderende wereld. Nationale en internationale trends en ontwikkelingen hebben sterke invloed op de toekomst, ook op die van de Zeehaven. Onder andere geopolitieke, economische en klimatologische factoren bepalen hoe de Zeehaven in 2040 en verder functioneert.

3.1 Toekomstscenario's 2050 – Havenbedrijf Rotterdam

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft daarom, vanuit de noodzaak om op tijd in te kunnen spelen op de veranderende wereld, vier toekomstscenario's geformuleerd voor het gehele HIC. Per toekomstscenario is inzichtelijk gemaakt wat de impact ervan is op de overslag in het Dordtse Zeehavengebied³.

Connected Deep Green

Dit scenario gaat uit van een goede mondiale samenwerking, met versnelling op digitale transparantie in de logistieke ketens en een wereldwijde inzet op doelstellingen tegen klimaatverandering. Dit resulteert in een wereldwijde CO₂-neutraliteit in 2050, brede welvaart, hoge economische groei en een maximale temperatuurstijging van 1,5 graad Celsius deze eeuw. De impact hiervan op havens kenmerkt zich door de hoge institutionele kwaliteit en geopolitieke stabiliteit, als gevolg van wereldwijde samenwerking. Hoge investeringen om CO₂-neutraliteit in 2050 te behalen in combinatie met hoge bevolkingsprognoses, resulteren in een sterk BBP en veel hernieuwbare energie. Fossiele energie is verdwenen in 2050. De groeiende wereldhandel leidt verder tot fors meer overslag van containers.

Regional Well-being

Dit scenario gaat uit van een gezamenlijk streven naar transitie, dat ontstaat begin 2030. Door het ontbreken van voldoende mondiaal vertrouwen vindt dit plaats binnen clusters van landen, waardoor een kanteling ontstaat naar een regionale focus op een schone en gezonde leefomgeving, privacy en welzijn. Dit resulteert in een verslechterend vestigingsklimaat voor de basisindustrie in Noordwest-Europa en een gematigde economische groei. De impact hiervan op havens is dat de wereldeconomie matig groeit door handelsbarrières en afwijkende CO₂-maatregelen tussen landen. De energie-intensieve industrie in Noordwest-Europa past steeds minder in de gewenste kwaliteit van de leefomgeving. Gevolg is een sterke afname van de totale overslag, met name waar het gaat om ruwe olie, kolen, ijzererts. Tegelijkertijd is er een groei aan breakbulk vanwege de import van halffabricaten. Er is een sterke intraregionale Europese markt, met een groei in shortsea volumes.

Protective Markets

Dit scenario gaat uit van een wereld met wantrouwen tussen machtsblokken en wereldwijd geopolitieke spanningen, met suboptimale integratie in logistieke ketens tot gevolg. Er zijn concurrerende economische belangen in een gefragmenteerde wereld die vooral focust op zelfvoorziening, de eigen financiële welvaart, veerkracht en verdediging. Er wordt in dit scenario geen wereldwijde CO₂-neutraliteit behaald voor 2100 en er is een lage economische groei. De impact hiervan op havens is dat door verwaarlozing van klimaatverplichtingen investeringen negatief beïnvloed worden. Extreme weersomstandigheden en minder investeringen in R&D verlagen de productiviteit. Door de dalende EU-bevolkingsomvang en lage economische groei, wordt het overslagvolume aanzienlijk gereduceerd. Handelsbelemmeringen zorgen voor een trage substitutie naar hernieuwbare energie. Er vindt fors minder ruwe olieraffinage en stukgoedproductie plaats door re- en nearshoring.

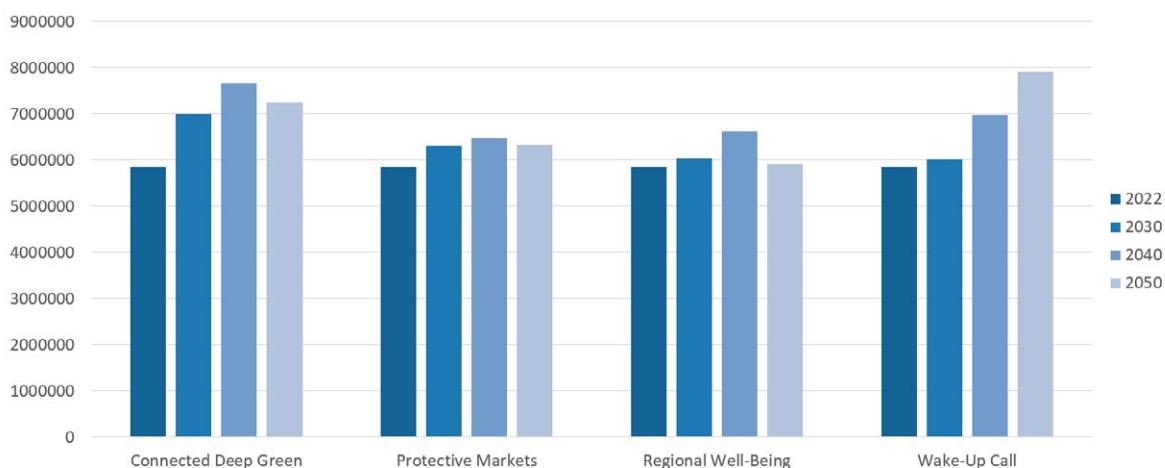
3 Havenbedrijf Rotterdam: Toekomstscenario's 2050 (<https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/2023-01/toekomstscenarios-2050-overslag.pdf>)

Wake-up Call

Dit scenario gaat uit van een keerpunt als gevolg van toenemende zorgen om de economische gevolgen van externe schokken zoals voedsel- en energiebeschikbaarheid of extreem weer. Het besef neemt toe dat strategische samenwerking en rigoureuze maatregelen nodig zijn om de CO₂-uitstoot te beperken. Dit zorgt voor strategisch sterk EU-beleid, gematigde economische groei en een late maar snelle transitie naar duurzame energie. Dit heeft impact op havens door een toename in investeringen en economische groei door radicale versnellingen in duurzame energie vanaf 2030. De EU-bevolking krimpt licht en consumeert steeds bewuster. Er vindt meer import van biomassa plaats als grondstof voor energie en chemie. De late maar snelle energietransitie vereist verder ruimte voor de opslag van CO₂. Er vindt een toename aan containeroverslag plaats, als gevolg van het gunstige economische klimaat. Ook vindt er in dit scenario substantieel meer overslag van niet-fossiele brandstoffen plaats.

Conclusie

De belangrijkste conclusie uit deze trendanalyse is de verwachting dat de hoeveelheid lading die wordt overgeslagen niet minder wordt en in alle gevallen in een bepaalde mate stijgt. Wat wel verandert is de soort, afkomst en bestemming van de lading.



3.2 NOVEX-gebied Rotterdamse Haven

Ook van overheidswege wordt nagedacht over hoe de haven zich optimaal kan ontwikkelen in het licht van de maatschappelijke opgaven die er liggen. In het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Rotterdamse Haven⁴, waar de Zeehaven Dordrecht integraal onderdeel van uitmaakt, worden acht opgaven benoemd:

- Havenactiviteiten circulair en klimaatneutraal
- Verstedelijking en leefomgeving
- Bovenregionaal grondstoffen- en energiesysteem
- Economie
- Natuur en landschap
- Klimaatbestendigheid
- Mobiliteit en distributie
- Defensie

4 Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Rotterdamse haven (<https://open.overheid.nl/documenten/dpc-c834ba8f739d191e121c28999a78b8304c186f10/pdf>)

Op basis van deze opgaven zijn vijf ontwikkelrichtingen verkend. Drie van deze ontwikkelrichtingen zijn van toepassing op Dordrecht:

- Duurzame hubfunctie
- Haven in de metropool
- Circulaire maakhaven

Duurzame hubfunctie

Deze ontwikkelrichting wordt in het NOVEX-ontwikkelperspectief beschreven als: *de sterke internationale op- en overslag van goederen en energie in de haven behouden en verduurzamen, met maximale meerwaarde voor de omgeving.*

Voor het Zeehavengebied betekent dit dat de op- en overslagfunctie voor zowel de container- als de natte bulksector van de Zeehaven verder ontwikkeld moet worden, waarbij ook de infravoorzieningen van en naar het gebied daarop moeten worden ingericht. Op die manier wordt de noodzakelijke *modal shift* van de weg naar het water en het spoor versterkt.

Haven in de metropool

Deze ontwikkelrichting wordt in het NOVEX-ontwikkelperspectief beschreven als: *de synergie tussen de economie van haven en stad staat centraal. Haven en stad zoeken elkaar op.*

Voor het Zeehavengebied betekent dit dat er ruimte gehouden moet worden voor stedelijke bedrijvigheid. De focus daarin ligt op Louterbloemen. Deze ruimte vragende bedrijvigheid situeert zich daarin dicht tegen woonwijken aan. Op die manier fungeert het ook als overgangsgebied tussen de HMC-terreinen in de Zeehaven en de minder milieu-intensieve stedelijke economie, waarbij het overgangsgebied bijvoorbeeld ook hub-functies kan huisvesten voor stedelijke economie. Ontwikkelingen met veel (groot) vrachtverkeer leggen een te groot beslag op de beschikbare (milieu)ruimte in de stad. Met dergelijke ontwikkelingen zal terughoudend worden omgegaan.

Circulaire haven

Deze ontwikkelrichting wordt in het NOVEX-ontwikkelperspectief beschreven als: *een belangrijke rol voor circulaire maakindustrie die bijdraagt aan de energietransitie, maar ook aan meer werkgelegenheid in de regio.*

Voor het Zeehavengebied betekent dit dat de natte bulkstromen zullen 'verkleuren' van minerale producten naar circulaire producten, zoals bio-fuels. Een deel van de droge bulkstromen veranderen van aard en/of richting, omdat afvalstoffen in toenemende mate hergebruikt zullen worden als grondstoffen.



4 SWOT en Confrontatiematrix

Op basis van de analyse van zowel de huidige situatie in het Zeehavengebied, als de trends en ontwikkelingen die de toekomst kleuren, is een SWOT-analyse, en op basis daarvan een confrontatiematrix, geformuleerd.

4.1 SWOT-analyse

Sterkten • Inbedding in WDO: beheer, organisatiegraad, verbinding met lokaal ondernemerschap • Dicht op stedelijk gebied: korte afstand tot personeel • Geografisch gunstige locatie richting achterland • Multimodaal ontsloten • Ruimte voor HMC en maritiem	Zwakten • Onduidelijk profiel • Lage investeringsdynamiek • Onderbenutting kaderuimte • Laagwaardige en onderbenutte spoorontsluiting • Mismatch milieuruimte en -gebruik • Beperkte grondposities gemeente en HbR: beperkte invloed op herontwikkeling
Kansen • Verduurzaming • Modal shift vanuit elders WDO via containerterminal • Optimalisatie kadegebruik • Aandacht voor HMC- en kaderuimte vanuit nationale <i>maritieme sectoragenda</i>: zeehaven benutten voor maritieme dienstverlening; en voor circulaire economie (grondstoffen, refitting) • Herstructurering Louterbloemen en overgang richting verstedelijking	Bedreigingen • Weinig uitgeefbare ruimte of schuifmogelijkheden • Druk verstedelijking, o.a. op milieuruimte (geluid) en stamlijn • Congestie hoofdwegen • Verouderde nautische infrastructuur • Lagere waterstanden elders maken haven minder efficiënt • Rijks- en provinciale inpassing kunnen potentieel tot verlies van lokale regie leiden

4.1.1 Sterkten

De meest voorname sterkte van het Zeehavengebied is de geografische positionering. De Zeehaven is gelegen op de WDO, het grootste bedrijventerrein in Dordrecht en de regio Drechtsteden. Het sluit daarnaast aan op het stedelijk gebied in Dordrecht, met daarmee een korte afstand tot de woonplaatsen van het personeel. Bovendien is de Zeehaven Dordrecht een van de meest landinwaarts gelegen zeehavens van Nederland, waarmee het uniek gepositioneerd is richting het achterland van de in het gebied gevestigde bedrijven. Deze landinwaartse ligging biedt daarnaast als belangrijk voordeel dat maritieme lading de filegevoelige A15 kan omzeilen.

Een ander positief onderscheidend element van het gebied is de relatief grote hoeveelheid ruimte die het biedt aan bedrijvigheid in de hoge milieucategorieën. Deze ruimte is zowel regionaal als landelijk schaars, terwijl de behoefte ernaar toeneemt. Zeker in combinatie met de ruimte die de Zeehaven biedt aan watergebonden bedrijvigheid telt dit als een belangrijke sterkte.

Verder is de Zeehaven een kruispunt van zeevaart, binnenvaart, spoorvervoer en wegverkeer. Binnenvaart- en zeeschepen varen in ongeveer drie uur tijd vanaf de Noordzee en de terminals op

de Rotterdamse Maasvlakte naar Dordrecht. Via de binnenvaart staat de Zeehaven bovendien in verbinding met de Haven Moerdijk, het Duitse Ruhrgebied en Antwerpen. Ook de A16, die direct lang de Zeehaven loopt, verbindt het gebied met Antwerpen.

De stamlijn die door het havengebied loopt maakt het in potentie mogelijk om stukgoed, containers en bulk via het spoor aan- en af te voeren. De multimodale ontsluiting is kortom een flinke plus in de kracht van het gebied.



4.1.2 Zwakten

De Zeehaven kent zwakten wanneer het gaat om haar thans diffuse en onduidelijke profiel. Er is geen onderscheidend segment waar de Zeehaven zich op richt. Een dergelijke focus kent veel potentiële voordelen voor onder meer het vestigingsklimaat in het gebied. Deze winst van een sterk profiel op een afgebakend cluster wordt nu dus niet verzilverd.

Daarnaast kent de Zeehaven een lage investeringsdynamiek. Dit is voornamelijk te verklaren door het geringe aantal kavels dat nog voor uitgifte beschikbaar is. De relatief zwakke grondpositie van het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Dordrecht op deze kavels zorgt er voorts voor dat er beperkte invloed is op een eventuele herontwikkeling van het gebied.

Verder wordt de beschikbare kaderuimte onderbenut. Dit is vooral het geval in de Julianahaven, waar een aantal kades niet gebruikt kunnen worden. Echter, daar vindt nu aan de waterzijde boeioverslag plaats, dus het water voor de kade wordt wel voor havenactiviteiten benut. Van de kades die gebruikt mogen worden, wordt wel in hoge mate gebruik gemaakt. De aanwezige spoorontsluiting is van laagwaardig niveau en wordt bovendien onderbenut.

Een bijkomende zwakte van de Zeehaven is de bestaande mismatch tussen vergunde milieuruimte en het daadwerkelijke gebruik ervan. Zoals in hoofdstuk 2 benoemd wordt niet alle vergunde ruimte ook daadwerkelijk ten volle gebruikt. Dit komt voort uit het feit dat bedrijven de aan hen vergunde milieuruimte bijvoorbeeld alleen op specifieke tijdstippen of voor specifieke processen nodig hebben. Hierdoor komt de vergunde situatie niet overeen met de feitelijke situatie. De schaarste in milieuruimte die er op papier lijkt te zijn, weerspiegelt dus niet de realiteit. Dat heeft een beperkende werking op tal van ontwikkelingen.

4.1.3 Kansen

De kansen voor de Zeehaven liggen primair in het versterken van de *modal shift* vanuit de Westelijke Dordtse Oever, met name via de aanleg van een containerterminal. Zo kunnen containers vanaf het water naar de weg en vice versa overgeslagen worden. Dit heeft een positieve impact op de toekomstige congestie op het wegverkeer, maar draagt ook bij aan de gewenste ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en verdere milieu-impact. Bovendien zou het verrijken van de Zeehaven

met dergelijke faciliteiten ook een flinke plus betekenen voor de economische aantrekkingskracht en het algehele economisch functioneren van het zeehavengebied.

Daarnaast gaat er vanuit de nationale maritieme sectoragenda aandacht uit naar de beschikbare HMC- en kaderuimte in de Zeehaven Dordrecht als potentieel voor het maritieme cluster. Het verzilveren van deze aandacht en bijbehorende investeringsmogelijkheden kan een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van de verschillende opgaven die het gebied kent, bijvoorbeeld waar het gaat om het versterken van de maritieme dienstverlening. Hetzelfde geldt voor aandacht vanuit agenda's op circulariteit – onder meer van de Provincie Zuid-Holland⁵ – en de aan te grijpen kansen op de circulaire economie in het gebied. De aandacht en inzet op verduurzaming in brede zin, bijvoorbeeld waar het gaat om elektrificatie, geldt ook als een belangrijke, door de Zeehaven Dordrecht te benutten, kans om het gebied duurzaam in te richten.

Het gebruik van de kades, eerder al genoemd als zwakte, kan worden geoptimaliseerd door een aantal kavels van droog naar nat gebruik om te zetten, en zodoende het kadegebruik in de gehele haven te verhogen. Dit draagt bij aan het functioneren van het gebied, primair waar het gaat om de Julianahaven en de daar gevestigde bedrijven.

Verder geldt het eventueel verder ontwikkelen en optimaliseren van Louterbloemen ook als een kans. Bij een goed benutte herstructurering kan de overgang naar de zachtere, stedelijke economie optimaal versterkt worden.

4.1.4 Bedreigingen

De belangrijkste externe ontwikkeling die een verdrukkende werking heeft op het functioneren van de Zeehaven, is de geldende verstedelijkingsopgave. Deze druk uit zich onder andere op de beschikbare milieuruimte en de ligging van de stamspoorlijn. De huidige, en voor het functioneren van de haven benodigde, milieuruimte is er onder meer vanwege de afwezigheid van woningen in de directe omgeving. Tegelijkertijd heeft de stad de opgave om grootschalige woningbouw mogelijk te maken, onder andere door daar locaties voor vrij te spelen. Wanneer dit soort locaties dicht bij de Zeehaven gelegen zijn, ontstaat spanning tussen deze ambities. Te meer wanneer de stamspoorlijn, die een onmisbaar onderdeel is van de multimodale ontsluiting van de Zeehaven, door een dergelijke locatie loopt.

Naast ambities vanuit gemeentelijke hoek, heeft de Zeehaven Dordrecht zich ook te verhouden tot ambities op Rijksniveau dan wel provinciaal niveau. In een uiterst scenario waarin deze ambities niet in lijn liggen met die van de Zeehaven Dordrecht, geldt dat in ultimo verlies van lokale regie via Rijks- of provinciale inpassing een potentieel risico is.

Daarnaast werd in de foto van 2024 geconstateerd dat er nog maar weinig kavels beschikbaar zijn om te ontwikkelen. De mogelijkheden om dus ruimte uit te geven of met de invulling van ruimte te schuiven, zijn dus erg beperkt. Ook de congestie op de hoofdwegen (niet in de laatste plaats op de A16) bereikt in de toekomst een mate waarin het functioneren van de Zeehaven er schade van kan ondervinden. Verder zorgen de lage waterstanden elders ervoor dat de Zeehaven minder efficiënt kan werken. De eerdergenoemde verouderde nautische infrastructuur geldt, gezien de beperkte invloed van het Havenbedrijf Rotterdam erop, ook als een bedreiging.

⁵ Zie Ruimtelijke Economische Visie Zuid-Holland (2024) met de wens om voor de havens van Dordrecht en regio in te zetten op een circulair maritiem cluster.

4.2 Confrontatiematrix

	Sterkten	Zwakten
Kansen	<u>Benutten</u> - Wisselwerking met rest WDO benutten voor verduurzaming, modal shift, herstructurering Louterbloemen. - Aandacht voor benutting HMC en kades benutten voor (gezamenlijke) investering in ruimte voor maritieme dienstverleners en betere benutting: meer toegevoegde waarde voor de stad.	<u>Versterken</u> - Investeren in duidelijker profiel in relatie tot maritieme regio en HIC → versterken samenwerking gemeente – HbR bij invulling en benutting kansen. - Inzet op Container Terminal als multimodaliteit in relatie tot rest WDO. - Aandacht voor “beter benutten bedrijventerreinen” gebruiken om capaciteit en middelen te mobiliseren.
Bedreigingen	<u>Verdedigen</u> - Ruimte voor HMC en maritiem beschermen; bestaande milieuruimte optimaal benutten. - Met duidelijk profiel en wisselwerking meerwaarde zeehaven (nabij stad) zichtbaar maken voor stad en regio.	<u>Afbouwen/beperken</u> - Ontsluitingsinfrastructuur in balans met ambities Zeehaven (WDO) en verstedelijkingsopgave. - Invulling Duivelseiland passend bij profiel en verstedelijking (locatie benutten voor maritieme dienstverlening).

4.2.1 Benutten

Kijkend naar de beschreven kansen en sterkten komt er een aantal punten naar voren die als strategie ‘benutten’ behoeven. Daarbij gaat het ten eerste om het benutten van de wisselwerking tussen het Zeehavengebied en de rest van de WDO, onder andere voor verduurzaming en het realiseren van de benodigde *modal shift*. De realisatie van een containerterminal kan daar een hele belangrijke rol in spelen. In dat kader ligt het voor de hand dat op een dergelijke ontwikkeling (aanvullend) wordt ingezet.

Daarnaast moet de aandacht die er is voor de benutting van de beschikbare HMC- en kaderuimte ingezet worden om gezamenlijk te investeren in ruimte voor maritieme dienstverlening. Wanneer deze ruimte optimaal benut wordt plukken zowel de Zeehaven als de stad daar ook de vruchten van. Zo kan de meerwaarde van de Zeehaven voor de stad groeien en daarmee zichtbaarder worden.

4.2.2 Versterken

Wanneer de kansen voor de Zeehaven naast haar zwakten gelegd worden, komt naar voren wat versterkt moet worden. Daarbij gaat het in eerste instantie om het profiel van de Zeehaven in relatie tot de maritieme regio en de rest van het HIC. Een duidelijk profiel is nodig voor een sterke haven met grip op haar ambities. Om dit profiel goed in te vullen en kansen daarin optimaal te benutten is het nodig dat de Gemeente Dordrecht en het Havenbedrijf Rotterdam hun samenwerking daarin versterken, bijvoorbeeld wanneer het gaat om actieve sturing op de vestiging van bedrijven die in het clusterprofiel passen.

Gezien de kansen die er liggen om de multimodaliteit van de hele WDO te versterken is het realiseren van een containerterminal een goede, logische en nodige ontwikkeling. Realisatie van de *modal shift* vraagt ook om borging elders in de WDO. Verder dient de aandacht die er is voor het beter benutten van bedrijventerreinen gebruikt te worden om capaciteit en middelen daartoe te mobiliseren. Op die manier kan gewerkt worden aan het realiseren van het juiste bedrijf op de juiste plek.

Op het terrein van verduurzaming is er nog veel onbenut potentieel in de zeehaven. Richting 2040 vraagt dit, onder meer, om een versterkte inzet op de verduurzaming van de energievoorziening, de inzet van energiecoöperaties, vergroening van het gebied, de realisatie van walstroom en de benutting van circulaire kansen in het gebied, ook in wisselwerking met de gehele WDO. Daarmee vervult de zeehaven een belangrijke rol in de verduurzaming van de Dordtse economie conform de Routekaart Klimaatneutraal Dordrecht 2040.

4.2.3 Verdedigen

Gezien onder meer de schaarste die er regionaal is in kaderuimte en ruimte voor HMC-bedrijvigheid, moeten deze in het licht van de verstedelijkingsdruk verdedigd worden. Daarbij moet de milieuruimte die er is optimaal benut worden. Dat betekent onder andere dat bedrijven op kavels gevestigd zijn met een milieucategorie die aansluit op de werkzaamheden die zij verrichten.

Verder moet door een duidelijk profiel en door een sterke wisselwerking met de omgeving (onder andere de WDO) de meerwaarde van de Zeehaven zichtbaar gemaakt worden voor de stad en de regio. Het is belangrijk dat omwonenden weten welke economische en sociale meerwaarde het heeft om de Zeehaven Dordrecht binnen de gemeentegrenzen te hebben liggen. Door een sterker cluster te realiseren en daarin te werken aan betrokkenheid van bewoners bij de bedrijvigheid in de haven (bijvoorbeeld door arbeids- of opleidingsverbanden), kan het begrip en de waardering van de stad voor de Zeehaven groeien.

Aanvullend is het van belang dat er een goede overgangszone is tussen havenindustrie en het (toekomstig) woongebied aan de noordkant van de zeehaven. Louterbloemen kan daarbij ruimte bieden voor stadsverzorgende economie en stedelijke hub-functies.

4.2.4 Afbouwen/beperken

De zwakte van de Zeehaven wanneer het gaat om het gebruik van de stamspoorlijn, tezamen met de bedreigingen die op de Zeehaven afkomen als gevolg van de verstedelijkingsopgave (Maasterras), nopen tot een kritische blik op de ontsluitingsinfrastructuur. Daarbij is het van belang dat de ontsluitingsinfrastructuur (niet in de laatste plaats aangaande het spoor) in balans is met zowel de ambities van de Zeehaven en de WDO, als met de verstedelijkingsopgave. Het is dus zaak dat de ligging en het gebruik van de stamspoorlijn in dat licht geoptimaliseerd worden, waarbij onderkend wordt dat het niet reëel is om een Zeehaven niet multimodaal met spoor te ontsluiten, terwijl het spoorvervoer vanuit de zeehaven de verstedelijkingsopgave ook niet hoeft te blokkeren. De invulling van Duivelseiland dient in lijn te zijn met zowel het profiel van de zeehaven als de bovengenoemde noodzaak om de noordkant van de zeehaven te laten aansluiten op het (toekomstig) woongebied. Het ligt daarom voor de hand dat deze locatie benut wordt voor maritieme dienstverlening en maritieme maakindustrie.





5 Foto anno 2040

In 2040 is de Zeehaven Dordrecht uitgegroeid tot een bloeiend en modern havenknooppunt, waar duurzaamheid, innovatie en economische kracht hand in hand gaan. Deze haven vormt de logistieke spil van de Westelijke Dordtse Oever (WDO), met een optimale aansluiting op de Zeehavens in de omgeving en het Rotterdamse Haven Industrieel Complex (HIC) in het bijzonder.

Strategische clustering

De doorslaggevende factor in deze krachtige Zeehaven in 2040 is hoofdzakelijk de in 2024 sterk aangebrachte focus op drie strategische clusters: **maritieme maakindustrie, overslag van droge en natte bulk, en containeroverslag**. Deze strategische keuze maakt dat met een duidelijk profiel de Zeehaven Dordrecht in 2040 een zichtbare, onmisbare schakel in de regionale economie is geworden, en zich tegelijkertijd tot een toonbeeld van innovatie, circulariteit en duurzaamheid heeft ontwikkeld.

De maritieme maakindustrie vormt één van deze strategische clusters. Deze sector, die al geruime tijd in Dordrecht gevestigd is, heeft in 2040 de Zeehaven verrijkt door Duivelseiland en het bovenste gedeelte van het Mallegat om te vormen tot een cluster van circulaire (maritieme) maakindustrie en maritieme dienstverlening. Bedrijven uit deze zowel economisch als strategisch relevante sector hebben zich zo kunnen vestigen en versterken in de Dordtse Zeehaven en creëren zo in synergie een bruisend cluster van innovatieve en duurzame maritieme maakindustrie. Het resultaat is duurzame, toekomstbestendige en economisch waardevolle industriële bedrijvigheid.

De tweede pijler van de Zeehaven van de toekomst is de overslag van droge en natte bulk. Grondstoffen als bio-fuels vinden via Dordrecht dagelijks hun weg naar het achterland. Dankzij slimme circulaire investeringen is de ecologische voetafdruk van de haven sterk teruggebracht. De droge bulksector in de Wilhelminahaven heeft zich optimaal kunnen aanpassen op het toegenomen hergebruik van afvalstoffen als grondstoffen en de daardoor van richting veranderde droge bulkstromen. Tegelijkertijd heeft de natte bulksector in de zuidelijke Julianahaven, met onder andere een uitgebreide tankopslag, uitstekend op de 'verkleuring' van fossiele naar circulaire natte bulkstromen kunnen inspelen. Het geheel aan droge en natte bulkoverslag in de Dordtse Zeehaven heeft dus goed functionerend hun plek gevonden in een veranderende wereld.

De grootste verwezenlijkte doorbraak in 2040 is echter te vinden in de containeroverslag. Nu de langverwachte containerterminal realiteit is geworden aan de PWA-kade, worden in de Zeehaven dagelijks containers vanuit de gehele WDO snel en duurzaam overgeslagen naar de binnenvaart. Water en spoor worden zo optimaal gebruikt en de veelbesproken *modal shift* heeft plaatsgevonden, waardoor de druk op de wegontsluiting door vrachtverkeer sterk is afgenomen. Zowel de Zeehaven als stad en regio genieten de voordelen van de verminderde verkeersdrukke en de verbeterde luchtkwaliteit die dit tot gevolg heeft gehad. Bovendien heeft deze nieuwe manier van overslag ook een flinke verbetering van de Dordtse concurrentiepositie betekend. De Zeehaven heeft zich met deze uitstekende multimodale ontsluiting tussen de havens van Alblasterdam en Moerdijk ontwikkeld tot een sterke logistieke hub voor de gehele Westelijke Dordtse Oever.

Louterbloemen is in 2040 een waardevol en volwaardig onderdeel van de Dordtse zeehaven. Het gebied is met resultaat herontwikkeld, zodat het nu de nodige ruimte biedt voor stedelijke bedrijvigheid. Zo vormt het een essentiële schakel tussen de zwaardere havenindustrie en de zachtere, stedelijke economie daarbuiten.

Versterkende samenwerking

Een belangrijke katalysator die deze scherpe clustering mogelijk heeft gemaakt is de versterkte samenwerking tussen Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Dordrecht. Samen hebben zij hun gezamenlijke toekomstbeeld niet slechts in woord beleden, maar ook met slimme, scherpe en soms gedurfde keuzes in praktijk gebracht. Dat kreeg onder andere vorm in het werken aan de ambitie om het juiste bedrijf op de juiste plek gevestigd te hebben. In hun samenwerking betrekken gemeente en het Havenbedrijf daarbij de gehele ontwikkeling van en wisselwerking binnen de WDO, zodat kansen voor zowel de Zeehaven Dordrecht als Kil-terreinen in samenhang worden ontwikkeld en benut. Ook in het verkrijgen van een sterkere grondpositie in het gebied hebben Havenbedrijf Rotterdam en gemeente Dordrecht elkaar, en daardoor de Zeehaven Dordrecht, vanuit hun verschillende rollen kunnen versterken. Zo wisten zij een klimaat te creëren waarin de Zeehaven is uitgroeid tot een ware incubator voor bedrijven in deze clusters.

Ondernemers

Ook de gevestigde ondernemers hebben in 2040 een sterke onderlinge band opgebouwd, zowel binnen het Zeehavengebied als over de gehele WDO. Ondernemers vormen een gemeenschap die elkaar regelmatig treft op zowel gebiedsniveau, themaniveau als clusterniveau, met daarin een belangrijke rol voor de ondernemersfondsen. Zo leren ze van opgedane ervaringen, investeren ze gezamenlijk in zaken als veiligheid, duurzaamheid en (nautische) infrastructuur en ontstaat een synergie waar zowel de Zeehaven, de WDO en stad en regio van profiteren.



Als beheerder van het gehele zeehavengebied is het Havenbedrijf het eerste aanspreekpunt voor alle in het zeehavengebied gevestigde ondernemers. Gemeente Dordrecht speelt hierin een actieve, faciliterende en verbindende rol. Vanuit het diepgevoelde besef dat een sterke haven meer is dan de som der delen stimuleren en faciliteren het Havenbedrijf en de gemeente de ontmoeting tussen ondernemers. Het Havenbedrijf doet dat vanuit diens verantwoordelijkheid als gebiedsbeheerder, de gemeente vanuit de inhoudelijke gemeentelijke opgaven die samen met het Havenbedrijf in de Zeehaven worden opgepakt. Zo heeft de gemeente een waardevolle bijdrage geleverd aan de ontstane cultuur van collectieve verantwoordelijkheid van alle partijen voor de toekomst van het Zeehavengebied. Het Havenbedrijf Rotterdam draagt hier vanuit haar eigen rol evenzeer aan bij. Als dienstverlener voor alle ondernemers in het gebied, groot of klein, wel of geen erfpachter, fungeert het als strategische partner. Alle gevestigde bedrijven voelen zich zo gesteund en gewaardeerd in hun groei en ontwikkeling.

Onderwijs en arbeidsmarkt

Een ander fundamenteel element in het krachtige functioneren van de Zeehaven in 2040 is de optimale verbinding tussen de werkgelegenheid in de haven en het arbeidsaanbod in stad en regio. Door nauwe samenwerking tussen de bedrijven in het havengebied en onderwijsinstellingen, zoals de Dordrecht Academy, sluiten opleidingsprogramma's naadloos aan bij de kwalitatieve vraag naar personeel. Zo heeft de Zeehaven zich niet alleen economisch ontwikkeld, maar is het ook een plek geworden waar groei en ontwikkeling mogelijk gemaakt worden. Voor de studenten in kwestie betekent dit beter onderwijs, met daarna een verhoogde kans op een passende, goedbetaalde baan, terwijl de haven de vruchten plukt van een betrouwbare stroom aan gekwalificeerd personeel.

Haven als locatie voor bedrijven in de Hoge Milieucategorie (HMC)

De Zeehaven Dordrecht functioneert in 2040 dus op meerdere facetten in een krachtige wisselwerking met stad en regio. Als grootste HMC-locatie in de regio levert zij een belangrijke bijdrage aan het optimaal functioneren van zowel de haven in de stad, als de stad bij de haven. Deze bijdrage heeft ook vorm gekregen door het optimaal gebruik maken van de beschikbare milieuruimte. In 2040 heeft een vergaande elektrificatie van werkzaamheden plaatsgevonden die een aanzienlijke hoeveelheid milieu- en geluidsruimte heeft gecreëerd. Door voorts de hoogste milieucategorieën het verst van de stad te positioneren wordt eventuele overlast tot een minimum beperkt. Louterbloemen vormt bovendien een belangrijke, natuurlijke schakel tussen de zwaardere industrie in het havengebied en de zachtere, stedelijke economie daarbuiten.

Bij de ontwikkeling van het Zeehavengebied worden ook de natuur en de biodiversiteit meegenomen. De Zeehaven is voor veel soorten een oase van rust omdat er minder verstoringen zijn dan in andere gebieden. Daarom geven we waar het mogelijk is bewust ruimte aan biodiversiteit, door natuur inclusief te gaan werken met alle partijen in de Zeehaven: bedrijven, projectontwikkelaars en alle andere gebruikers. Zo dragen we samen bij aan het behoud en herstel van de flora en fauna in het Zeehavengebied.

Synergie haven en stad

Aan de noordkant van de zeehaven heeft de verstedelijking in 2040 verder vorm gekregen met de ontwikkeling van het Maasterras. Met de herontwikkeling van Louterbloemen als terrein voor stedelijke economie is er een sterk overgangsgebied ontstaan tussen de Zeehaven en de stad; sterker nog: vanuit het gebied Louterbloemen en de zuidkant van het Maasterras dragen stadsverzorgende functies zoals een logistieke hub voor stadsdistributie bij aan de duurzame en leefbare stad. Mede dankzij de benutting van de *modal shift* via de containerterminal hebben de activiteiten in de WDO de stad geen extra verkeersdruk opgeleverd. De stamspoorlijn heeft een

optimale inpassing gekregen in het Maasterras, tussen de Zeehaven en het station, waarbij in zowel het Maasterras als in de Zeehaven waarborgen zijn ingebouwd om ervoor te zorgen dat het gebruik van de stamspoorlijn geen onaanvaardbare risico's oplevert voor het nieuwe woongebied. Dit geldt ook voor de over deze stamspoorlijn te vervoeren stoffen.

Stad en regio voelen zich zo gesterkt door de haven, in de wetenschap dat de bedrijvigheid die daar plaatsvindt een essentiële bijdrage levert aan de economische en sociale vooruitgang die de stad kent.

Conclusie

In 2040 is de Zeehaven Dordrecht uitgegroeid tot een krachtig circulair havenknooppunt, dat duurzaamheid, klimaatneutraliteit, innovatie en economische groei combineert. Deze ontwikkeling is mogelijk gemaakt door strategische keuzes en intensieve samenwerking tussen de gemeente Dordrecht, het Havenbedrijf Rotterdam, onderwijsinstellingen en de ondernemers in de regio. De focus op drie strategische clusters – de maritieme maakindustrie, droge en natte bulkoverslag, en containeroverslag – heeft gezorgd voor een duidelijk profiel en een sterke concurrentiepositie binnen de regio.

Eén van de belangrijkste en meest impactvolle transformaties is de groei van de circulaire economie. Het Duivelseiland is omgevormd tot een bolwerk van circulaire maritieme maakindustrie en maritieme dienstverlening passend bij de aangrenzende overgangszone naar het woongebied. De bulkstromen hebben zich aangepast aan het hergebruik van grondstoffen, waarbij de natte bulksector zich richt op bio-fuels. Bovendien heeft de realisatie van een containerterminal geleid tot een *modal shift* van weg naar water, waardoor de druk op het verkeer is verminderd, de keten wordt geoptimaliseerd en de ecologische voetafdruk kleiner is geworden. In samenwerking met ondernemers is de CO₂-uitstoot bij de grote uitstoters tot 0 gereduceerd.

De samenwerking tussen alle betrokken partijen heeft geleid tot een optimaal gebruik van de beschikbare ruimte en infrastructuur. Louterbloemen, het bedrijventerrein naast de haven, is succesvol herontwikkeld en fungeert zo als een schakel tussen de zware industrie en de stedelijke economie. De Zeehaven biedt hoogwaardige werkgelegenheid en sluit aan bij de opleidingsprogramma's van lokale onderwijsinstellingen, waardoor een stabiele stroom van gekwalificeerde arbeidskrachten gewaarborgd is. Mede door goed ontwikkelde OV-voorzieningen kunnen zij snel op hun plaats van bestemming zijn.

Samenvattend speelt de Zeehaven Dordrecht in 2040 een essentiële rol in de regionale en nationale economie, dankzij slimme investeringen in duurzaamheid en infrastructuur, sterke samenwerkingsverbanden en een duidelijke strategische richting. De haven draagt zo bij aan de circulaire economie en is een toonbeeld van duurzame economische groei.



6 Contouren uitvoeringsagenda

De komende jaren zijn er veel dossiers waarmee dit toekomstperspectief gerealiseerd kan gaan worden. Vanuit 2024 willen we, op basis van de SWOT en de confrontatiematrix, al een eerste aanzet tot een uitvoeringsagenda doen. Deze aanzet is niet uitputtend, maar omvat de hoofdlijnen van de thema's en dossiers die de komende periode moeten worden uitgewerkt. De contouren die we hier schetsen, werken we in de eerste helft van 2025 verder uit in een uitvoeringsagenda. Daarin bepalen we ook voor elk dossier de trekker(s) en het tijdpad.

Omdat de aard van de diverse plannen verschilt, is gekozen voor drie thema's, namelijk ruimtelijk-economische sturing, verduurzaming en versterking samenwerking. Binnen ieder thema is een opsplitsing gemaakt naar aard en zijn diverse dossiers gekoppeld:

Ruimtelijk-economische sturing; gebiedsgericht en WDO-breed	Optimalisatie van het ruimtegebruik	Optimalisatie gebruik beschikbare milieuruimte, door medewerking te verlenen aan initiatieven van bedrijven om de bedrijfsprocessen te optimaliseren middels vergunningverlening.
		Juiste bedrijf op juiste plek door invulling van vrije kavels of verplaatsing van bedrijven/activiteiten, aansluitend bij profiel zeehaven/WDO.
	Optimalisatie van de multimodaliteit	Bedrijven aanjagen om spoor zo optimaal mogelijk te gebruiken in balans met de verstedelijkingsopgave.
		Gebruik en kwaliteit van nautische infrastructuur.
		Waterontsloten terreinen als zodanig gebruiken.
		Ontwikkeling van containerterminal ondersteunen.
		Interne vervoersoptimalisatie WDO; mogelijkheden onderzoeken om, na realisatie containerterminal, de containerstromen via de terminal te laten verlopen, i.p.v. via de weg (A16).
		Clustervorming en samenwerking binnen de Zeehaven. Bedrijven aan elkaar verbinden om samenwerking en optimalisaties van (vervoers)systemen te bewerkstelligen.

Verduurzaming	Verduurzaming van het gebied	Om verduurzaming op te pakken in een gebied is sturing van bovenaf nodig.
		Voorzieningen Energy Hubs, onderzoeken of opwek en gebruik van elektriciteit met elkaar kunnen worden verbonden.
		Walstroom, de aanleg van walstroom voor de binnenvaart op de openbare ligplaatsen. Daarna in gesprek met bedrijven om ook hen te helpen met aanleg van walstroom op hun terminals.
		Uitbreiding duurzame opwek: onderzoeken welke mogelijkheden er zijn (wind/zon) binnen de geldende kaders.
		Openbare Verlichting, aanpassen van huidige openbare verlichting naar Ledverlichting.
		Circulariteit, In de Zeehaven te realiseren door de goederenstromen bij de bedrijven. WDO-breed initiatieven stimuleren om verbinding van goederenstromen binnen het gebied her te gebruiken.
	Verduurzaming van bedrijven	Vastgoed, verduurzaming van vastgoed.
		Bedrijfsproces, elektrificatie.
		Mobiliteit, verduurzaming van vervoer personeel en goederen.
		Aanpak grote uitstoters.

Versterking samenwerking	Versterking samenwerking	Interne samenwerking bedrijven binnen de WDO; organiseren events per cluster om bedrijven elkaar te leren kennen.
		Samenwerking Merwedehavens; uitzoeken of bedrijven op de juiste plek zitten en waar mogelijk faciliteren in verplaatsing/ invulling.
		Regionale Samenwerking.
		Versterking biodiversiteit; invulling geven aan de kwalitatieve versterking van biodiversiteit middels de bestaande programma's.
		Truckparking en laadfaciliteiten, verder ontwikkelen van ondersteunende faciliteiten aan de logistieke dienstverlening. Mogelijk op Distripark Dordrecht.
		Verstedelijkingsopgave; Blijven betrekken van alle stakeholders bij (woon)ontwikkelingen die vanuit de stad richting de WDO trekken.

7 Kaderstellende documenten

Beleidskaders gemeente Dordrecht

- Omgevingsvisie 1.0 (2021)
- Bedrijventerreinenvisie ZHZ 2023-2026
- Routekaart Klimaatneutraal Dordrecht 2040 (2024)

Afspraken gemeente Dordrecht en Havenbedrijf Rotterdam voor zeehaven Dordrecht

- Masterplan Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht 2007
- Bestuurlijke overeenkomst bedrijventerrein 'De Westelijke Dordtse Oever' 2009
- Ontwikkelprofiel Zeehavens Dordrecht (Havenbedrijf Rotterdam) 2010
- Samenwerkingsovereenkomst II, Havenbedrijf Rotterdam – Gemeente Dordrecht 2012 (Aanvulling op SOK II in 2016, allonges 2020 en 2021)

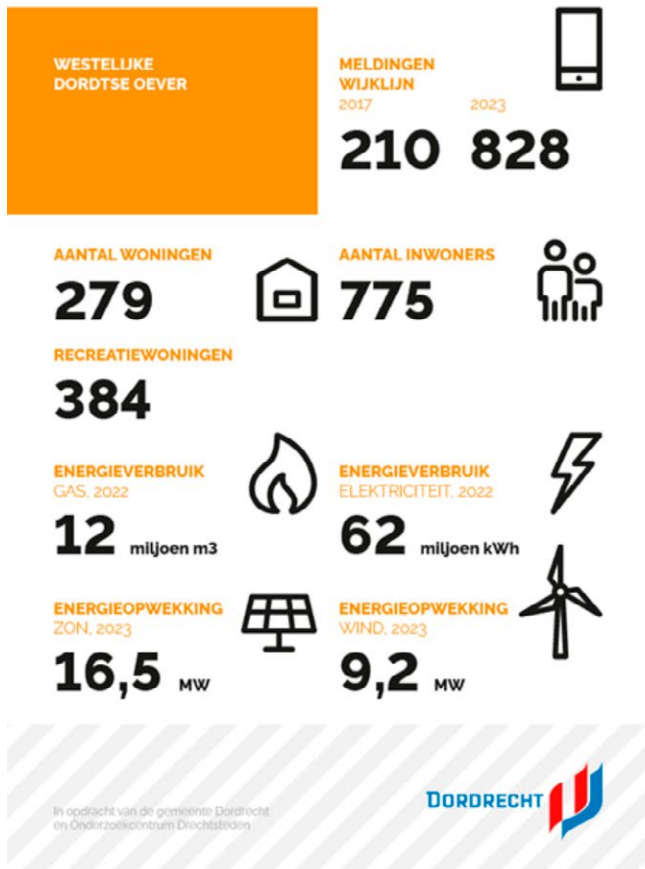
Beleidskaders Rotterdams havengebied

- Havenvisie 2030 Rotterdam (gemeente Rotterdam, 2019 herijkt)
- Havenbedrijf Rotterdam Toekomstscenario's 2050 (2022)
- NOVEX Rotterdamse Haven (Ontwikkelperspectief 2023, ondertekend door I&W, PZH, Gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam)
Volgende stappen zijn het opstellen van een uitvoeringsagenda en een investeringsagenda. Ontwikkelperspectief is input voor nieuwe Nota Ruimte en provinciaal/gemeentelijk omgevingsbeleid.

Andere bovenregionale beleidskaders

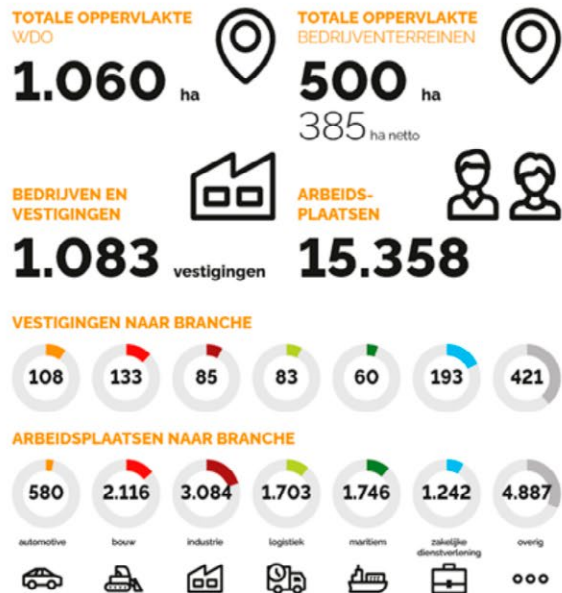
- NOVEX Zuidelijke Randstad (*Ontwikkelperspectief nog niet vastgesteld; NOVEX bouwt voort op eerder Verstedelijkingsakkoord 2019 Rijk, PZH en acht gemeenten waaronder Dordrecht*)
- Ruimtelijk voorstel Provincie Zuid-Holland, vastgesteld maart 2024

Bijlage: Factsheet WDO



Factsheet Westelijke Dordtse Oever

Mei 2024



VESTIGINGEN



ARBEIDSPLAATSEN



ONTWIKKELING ARBEIDSPLAATSEN

2018 2023
13.988 15.358 +1370 +10

LEEGSTAND BEDRIJFSRUIMTE 11.2023

26.559 m²

IN GEBRUIK / LEEGSTAND
98% / 2%

AANTAL M² BEDRIJFS/ KANTOORRUIMTE

1,47 miljoen m²

OPBRENGST WOZ WAARDE 2023 DORDRECHT

€9,4 miljoen

LEEGSTAND KANTOORRUIMTE 11.2023

2.293 m²

IN GEBRUIK / LEEGSTAND
94% / 6%

WOZ WAARDE 11.2023

€1.207 miljoen

OPBRENGST WOZ WAARDE 2023 WDO

€4,0 miljoen **43%**

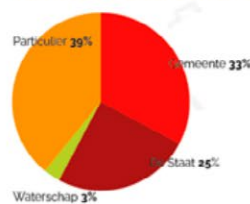
Westelijke Dordtse Oever

FUNCTIONELE VERHOUDINGEN

30% water / 70% grond
10,1% bebouwd / 89,9% onbebouwd
14,8% agrarisch

2.555 kadastrale percelen
206 gemeente eigendom
1836 particulier

VERHOUDING EIGENDOM EN OPPERVLAKTE



Factsheet Westelijke Dordtse Oever
Mei 2024

Opgesteld in samenwerking tussen Gemeente Dordrecht en Havenbedrijf Rotterdam

Maart 2024 - januari 2025

Ontwerp en opmaak: Havenbedrijf Rotterdam

Foto: nuvastgoed

Contact:



Madelon Soeteman
MM.Soeteman@dordrecht.nl



Bram Voncken
BJW.Voncken@portofrotterdam.com