



# DE WERF VAN DE TOEKOMST – DEEL 1



**Strategische kwaliteitsimpuls door middel van een  
ruimtelijk-maritieme aanpak Drechtsteden 2024-2030**

slim · samen · vooruit

**VERSIE 13 JUNI 2024**



# INHOUDSOPGAVE



<b>1.</b>	<b>INLEIDING DE WERF VAN DE TOEKOMST</b>	<b>4</b>
<b>1.1.</b>	<b>HET BELANG VAN MARITIEME MAAKINDUSTRIE</b>	<b>4</b>
<b>1.2.</b>	<b>MARITIEME MAAKINDUSTRIE IN DE DRECHTSTEDEN</b>	<b>6</b>
<b>1.3.</b>	<b>NAAR DE WERF VAN DE TOEKOMST – DEEL 1</b>	<b>7</b>
<b>2.</b>	<b>MARITIEME GEBIEDSONTWIKKELING IN DE DRECHTSTEDEN</b>	<b>9</b>
<b>2.1.</b>	<b>MARITIEME CLUSTERS IN DE DRECHTSTEDEN</b>	<b>9</b>
<b>2.2.</b>	<b>OPGAVEN VOOR DE MARITIEME MAAKINDUSTRIE</b>	<b>10</b>
<b>2.3.</b>	<b>RUIMTELIJK-ECONOMISCHE OPGAVEN EN KANSEN VOOR DE MARITIEME SECTOR</b>	<b>12</b>
<b>2.4.</b>	<b>RUIMTELIJK-ECONOMISCHE INVESTERINGSSTRATEGIE</b>	<b>13</b>
<b>2.5.</b>	<b>OPGAVEN VOOR DE ONDERSTEUNENDE INFRASTRUCTUUR</b>	<b>15</b>
<b>3.</b>	<b>FINANCIERINGSOPGAVE &amp; GOVERNANCE</b>	<b>16</b>
<b>3.1.</b>	<b>FINANCIERING EN GOVERNANCE</b>	<b>16</b>
<b>3.2.</b>	<b>VERBINDING ANDERE OVERHEDEN</b>	<b>18</b>











## Landelijke Sectoragenda Maritieme maakindustrie

De maritieme (maak)industrie heeft echter te maken met een complex speelveld voor het Nederlandse bedrijfsleven.

Allereerst door internationale ontwikkelingen. Het grootste wereldwijde marktaandeel is onder andere door overheidssteun in handen van Aziatische landen, met name van China. Door de VS wordt staatssteun verleend via de 'inflation reduction act'.

Ook nationale vraagstukken over 'ruimte voor groei' vormen een opgave voor de maritieme sector. De ruimte is door alle ruimteclaims - zoals de woningbouwopgave, verduurzaming en energietransitie, mobiliteitsvraagstukken - schaars en dat maakt de uitdaging voor de sterk verstedelijkte regio's/ delta's, waar deze industrie zich concentreert, groot. Dit vraagt om een goede balans tussen de verschillende functies en een goede afstemming bij de te maken keuzes.

Het Rijk is zich bewust van de belangrijke positie van de maritieme sector. Ook is het Rijk zich bewust dat er gehandeld moet worden om deze positie te behouden, te versterken en het speelveld meer in balans te brengen. Niet voor niets is onderstaande opgenomen in het Nationaal Programma Ruimte voor Economie, dat op 13 oktober 2023 naar de Tweede Kamer is verzonden.<sup>2</sup>

*"De maritieme maakindustrie levert een belangrijke bijdrage aan de energietransitie en de economische weerbaarheid van Nederland. Voor aanleg, onderhoud en bescherming van de offshore windparken en elektriciteits- en waterstofnetwerken zijn specialistische (al dan niet onbemande) schepen nodig, die in belangrijke mate nationaal ontworpen en gebouwd moeten zijn. Daarnaast zijn bedrijven binnen de maritieme maakindustrie in samenwerking met de Koninklijke Marine en het Deltaprogramma belangrijk voor respectievelijk de militaire zekerheid en de weerbaarheid tegen wateroverlast. Maar, ondanks dit belang voor Nederland, is de watergebonden ruimte die de maritieme maakindustrie nodig heeft schaars of staat veelal onder druk van andere ruimteclaims. Daarom is het wenselijk om, de ruimte die minimaal nodig is voor (het behoud van) de maritieme maakindustrie, in het omgevingsbeleid van provincies en gemeenten te borgen."*

Om de maritieme maakindustrie te versterken is in opdracht van het Rijk een sectoragenda Maritieme Maakindustrie 'No guts, no Hollands Glorie' opgesteld. Deze sectoragenda is een product van de overheid en de maritieme sector, opgesteld onder leiding van toenmalig gezant sectoragenda Maritieme Maakindustrie, Marja van Bijsterveld-Vliegenthart. Inmiddels is Kees van der Staaij gezant van de Sectoragenda. Voor de uitvoering van de sectoragenda wordt een Rijksregiebureau opgezet.

In de sectoragenda wordt gesteld dat, om onze nationale vitale belangen te borgen - de energietransitie, het behoud van droge voeten, militaire veiligheid, vitale infrastructuur op zee en verdienvermogen - de maritieme kennis, kunde en industrie moet worden behouden en versterkt.

Dit gebeurt langs vijf actielijnen, waaronder het verbeteren van het vestigingsklimaat voor de maritieme sector. Hierbij gaat het onder meer om het strategisch verankeren van de maritieme sector in ruimtelijke ordeningstrajecten. Gestart wordt met het in kaart brengen waar het knelt en welke ruimte nodig is. Dit gebeurt onder andere via ruimtelijke arrangementen. Dit proces met de betrokken provincies en gemeenten wordt benut om de knelpunten van de maritieme maakindustrie beter in beeld te brengen. Uiteindelijk doel en resultaat moet zijn dat er een beeld is van de ruimtebehoefte op langere termijn (2030 en 2050).



## 1.2 MARITIEME MAAKINDUSTRIE IN DE DRECHTSTEDEN



Ook in de Drechtsteden is het van belang om de maritieme sector te versterken, bijvoorbeeld in relatie tot de ruimtelijk-economische opgaven die de regio Drechtsteden heeft. Naast het realiseren van de regionale groeiagenda, is er ook aandacht nodig om de maritieme maakindustrie ruimte voor groei en ontwikkeling te bieden. Voor wat betreft de bedrijfsterreinen is er vooral tekort aan oeverlocaties voor watergebonden bedrijvigheid. Dit is benoemd in de landelijke Sectoragenda, maar houdt ook verband met de NOVEX en de woningbouwopgave op regionaal niveau.

In de regio Drechtsteden neemt de druk toe als het gaat om (de combinatie van) maakindustrie en wonen. Dit vraagt om een goede balans tussen de verschillende functies en een goede afstemming bij de te maken keuzes. De regio is zich hiervan bewust en werkt hieraan, door actief in te zetten op het vrijspelen van oeverlocaties, met potentieel voor watergebonden bedrijvigheid die nu niet of onvoldoende worden benut. In dit kader zijn er goede lokale voorbeelden van bedrijfstransformaties en verplaatsingen die helpen in de groei van de bedrijven en ook woningbouwkansen bieden op locaties die zich daarvoor beter lenen (dicht op het stedelijk gebied), zie nader paragraaf 3.1.



*Recyclebedrijf Peute Group is verhuist van tweede Merwedehaven in Dordrecht naar het Nedstaal-terrein in Alblasterdam. Hierdoor wordt het goederenvervoer over water versterkt en wordt er gezorgd voor minder verkeer via de A15/N3 en de rest van de wegen in de regio Drechtsteden.*

# 1.3 NAAR DE WERF VAN DE TOEKOMST – DEEL 1

Bovenstaande operaties vragen een actieve ontwikkelaanpak met bijbehorend instrumentarium en tegelijkertijd aanzienlijke publieke en private investeringen die zich terugverdienen in de internationale versterking van het cluster en het verdienvermogen voor Nederland en voor de regio. Daarvoor is een strategische investeringsagenda nodig, gericht op het maken van ruimtelijk-economische en programmatische keuzes. Daarom werken wij aan een strategische investeringsagenda voor de maritieme maakindustrie: *'De Werf van de Toekomst'*. Dit doen wij langs drie pijlers, te weten **'samenwerking'**, **'ontwikkeling van kennis en innovatie'** en onze **'ruimtelijk economische agenda'**. We sluiten hierbij aan op de ruimtelijke-economische arrangementen van Rijk en provincie, zoals bovengenoemde sectoragenda, maar ook op de ruimtelijke puzzel.

Het plan *'Werf van de Toekomst 2024-2030 - deel 1'* dat nu voor u ligt, is de ruimtelijk-economische pijler van onze strategische investeringsagenda. Dit plan geeft richting aan de ruimtelijk-economische agenda voor de maritieme sector in de Drechtsteden.

Naast dit plan wordt ook gewerkt aan een programmatische aanpak voor de maritieme maakindustrie (langs de lijnen 'samenwerking' en 'kennis en innovatie' (de eerste twee pijlers) via het opbouwen van een ecosysteem en het inrichten van fieldlabs.

Achtereenvolgens komt in dit ruimtelijk-maritiem plan het volgende aan de orde:

- *De maritieme gebiedsontwikkeling in de Drechtsteden en de opgaven waaraan wordt gewerkt (hoofdstuk 2)*
- *Bedrijfsverplaatsingen en her- en doorontwikkeling van bedrijventerreinen in de Drechtsteden, gericht op de maritieme maakindustrie (hoofdstuk 2)*
- *Het optimaliseren van de ondersteunende infrastructuur (hoofdstuk 2)*
- *De financieringsopgave en de governance (hoofdstuk 3)*





## De Werf van de Toekomst

Dit ruimtelijk-maritiem plan Drechtsteden 2024-2030 is onze ruimtelijk-economische investeringsagenda voor de maritieme maakindustrie. De Werf van de Toekomst gaat uit van samenwerking tussen bedrijfsleven, onderwijs en overheid en van ontwikkeling van maritieme kennis en innovatie.

Met de Werf van de Toekomst wordt niet één locatie bedoeld waar alle activiteiten geconcentreerd worden. De Werf van de Toekomst betreft een programmatische aanpak (gebiedsgericht en gericht op versterken van waardeketens) en bevat de volgende thema's:

- De inzet van het regionale bedrijfsleven op de (landelijke) Sectoragenda Maritieme Maakindustrie, met daarin Koploperprojecten als het Maritiem Masterplan en de Werf van de Toekomst. Fieldlabs spelen een belangrijke rol in de innovatie die we nodig hebben in de transitie naar een duurzame en digitale economie.

Het zijn fysieke testlocaties waar bedrijven, onderwijs- en kennisinstellingen samenwerken om nieuwe technologieën te kunnen ontwikkelen en testen, gekoppeld aan het opleiden van (toekomstige) werknemers. Naast de innovatie van de sector leidt dit dus ook tot versterking van de human capital agenda van onze regio, te weten het aantrekken en behouden van talent.

De koppeling van de 'Werf van de Toekomst' aan de Regio Deal Drechtsteden – Gorinchem, te weten de financiering van kansrijke proposities vanuit de nieuwe Regio Deal.

Netwerk- en consortiumvorming rondom het thema 'Werf van de Toekomst', zoals onder meer in samenwerkingsverbanden als de Refit Alliantie, ZED-Hub en Smart Shipping Hub.





# 2. MARITIEME GEBIEDSONTWIKKELING IN DE DRECHTSTEDEN

## 2.1. MARITIEME CLUSTERS IN DE DRECHTSTEDEN

Het grootste gedeelte van de maritieme bedrijvigheid in de Drechtsteden is gesitueerd op de 64 bedrijventerreinen die de regio rijk is. Hierbij zijn in het bijzonder de bedrijventerreinen aan de oevers van belang, waaronder de havens. De maritieme bedrijvigheid concentreert zich rond vier clusters die onderling zijn verbonden, maar ook hun eigen specialisatie en dynamiek hebben.

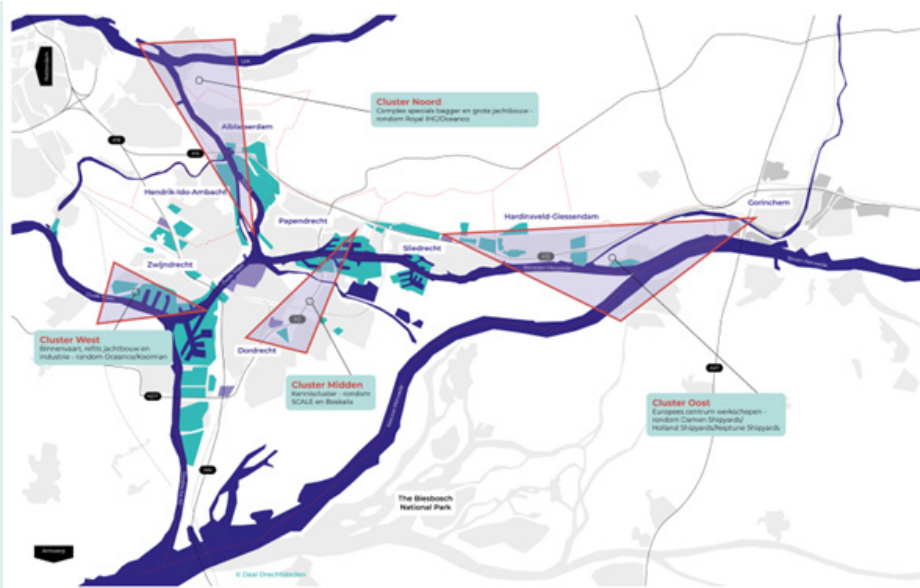
In figuur 1 zijn deze clusters op een overzichtskaart weergegeven. Het betreft de volgende clusters:

- *Cluster Noord.* In en rondom Alblasterdam, Kinderdijk, Nieuw-Lekkerland en Hendrik-Ido-Ambacht bevindt zich het metaalcluster. Hier worden stalen en aluminium constructies gefabriceerd en vindt casco- en scheepsbouw plaats voor de bagger, offshore en superjachtbouw.

- *Cluster Oost.* Rondom Hardinxveld-Giessendam, Gorinchem en Werkendam worden schepen gebouwd voor de binnenvaart, kustvaart, veerponten en werkschepen.
- *Cluster West.* In Zwijndrecht tekent zich een cluster af van "refitting" en onderhoud voor de binnenvaart en grote jachtbouw, inclusief handel en kennis.
- *Cluster Centraal.* In Papendrecht, Dordrecht en Sliedrecht bevindt zich een high tech cluster met bedrijven actief in engineering, mechatronica en scheepselectronica, aandrijvingen en allerlei technische componenten.

Deze clusters zijn verweven met de activiteiten in de Rotterdamse regio, inclusief Schiedam en Krimpen aan den IJssel, en met Delft. Op grotere schaal is het een van de leidende clusters in Europa, samen met regio's als Hamburg-Bremen en de driehoek Oslo-Kopenhagen-Helsinki.

Figuur 1. Maritieme maakindustrie Drechtsteden



## 2.2. OPGAVEN VOOR DE MARITIEME MAAKINDUSTRIE



Er zijn vier maritieme waardeketens te onderscheiden in de Drechtsteden, te weten:

- *Waardeketen werkschepen*: het gaat hier om relatief klein zeegaand materieel dat ingezet wordt bij terminal operaties, sleepdiensten, offshore wind, Scope: sleep- en duwboten, klein zeegaand materieel, (elektrische) ferries, offshore wind hulpschepen, supportschepen voor overheid en marine. Dankzij specialisatie en standaardisatie speelt de regio hier een wereldwijd toonaangevende rol.
- *Waardeketen superjachtbouw*: een factor van belang voor de maritieme werkgelegenheid in de regio. Internationale clientèle. Behalve nieuwbouw ontstaat er een groeiende markt voor hoogwaardige refit en onderhoud.
- *Waardeketen binnenvaart*: deze waardeketen is onderdeel van de logistieke keten, waartoe ook de havens behoren.
- *Waardeketen maritieme aanneming*: wereldwijd opererende bedrijfstak met diensten als de installatie van windparken, baggerwerk (deltatechnologie), zware ladingvaart en berging.

Naast bovengenoemde waardeclusters in de Drechtsteden is de verbinding met andere maritieme clusters van belang. Denk hierbij aan het cluster van Werkendam, samenwerkend in Werkendam Maritieme Industries. Met deze clusters vinden gesprekken plaats.

Fysieke nabijheid van de bedrijven in deze waardeketens is voorwaarde voor het vergroten van de mogelijkheden voor samenwerking en innovatie, alsmede ook de aanwezigheid van opleidings- en onderwijsfaciliteiten. De samenwerkingsclusters, zoals de Refit-alliantie (alliantie voor de verduurzaming van de binnenvaart), ZED-Hub

(innovatiehub voor zero-emissie baggeren) en Smart Shipping Hub (innovatiehub voor autonoom varen) worden idealiter gefaciliteerd met fysieke field-/testlabs om nieuwe innovaties real-life te kunnen laten testen door consortia van bedrijven.

Hierbij zijn ook fysieke shared-faciliteiten nodig, die ook verbonden zijn met campussen in het Drechtstedelijk gebied, zoals SCALE (Smart Campus Leerpark, fieldlab Smart Industry) in Dordrecht, de WOW-keet (broedplaats voor waterbouwtalenten) in Sliedrecht, de Boskalis campus in Papendrecht, de Fokker R&D Campus (Fieldlab materiaal/coatings).

Daarnaast kan onder meer gedacht worden aan de opzet van een Fieldlab Smart Shipping (bijvoorbeeld in de 3e Merwedehaven) om in- en onderwater op afstand bestuurd, onbemande acuatische drones te kunnen testen voor inspectie-opdrachten. Of een shared facility als een MotorenVermogens Testbank, waar opleiding en innovatie samenkomen. Denk aan de ombouw van motoren voor de binnenvaart naar waterstof- of methanol aandrijving of het testen van vermogens voor baggerwerkzaamheden. Daartoe is een geschikte fysieke locatie nodig.

Een andere is het Refit-fieldlab, waar ombouw van binnenvaartschepen naar full-electric kan worden getest en uitgevoerd. Voor een deel zijn enkele fieldlabs al opgestart via de huidige Regiodeal (er zijn in de ZED-Hub al twee baggerschepen op waterstof omgebouwd en getest), andere fieldlabs zijn in ontwikkeling via de nieuwe Regiodeal (een voorbeeldproject is de ombouw van bunkerschip naar methanol aandrijving). De regio Drechtsteden investeert dus al volop in de opzet van Fieldlabs. Met de Sectoragenda en dit plan kan daar een versnelling aan worden gegeven.





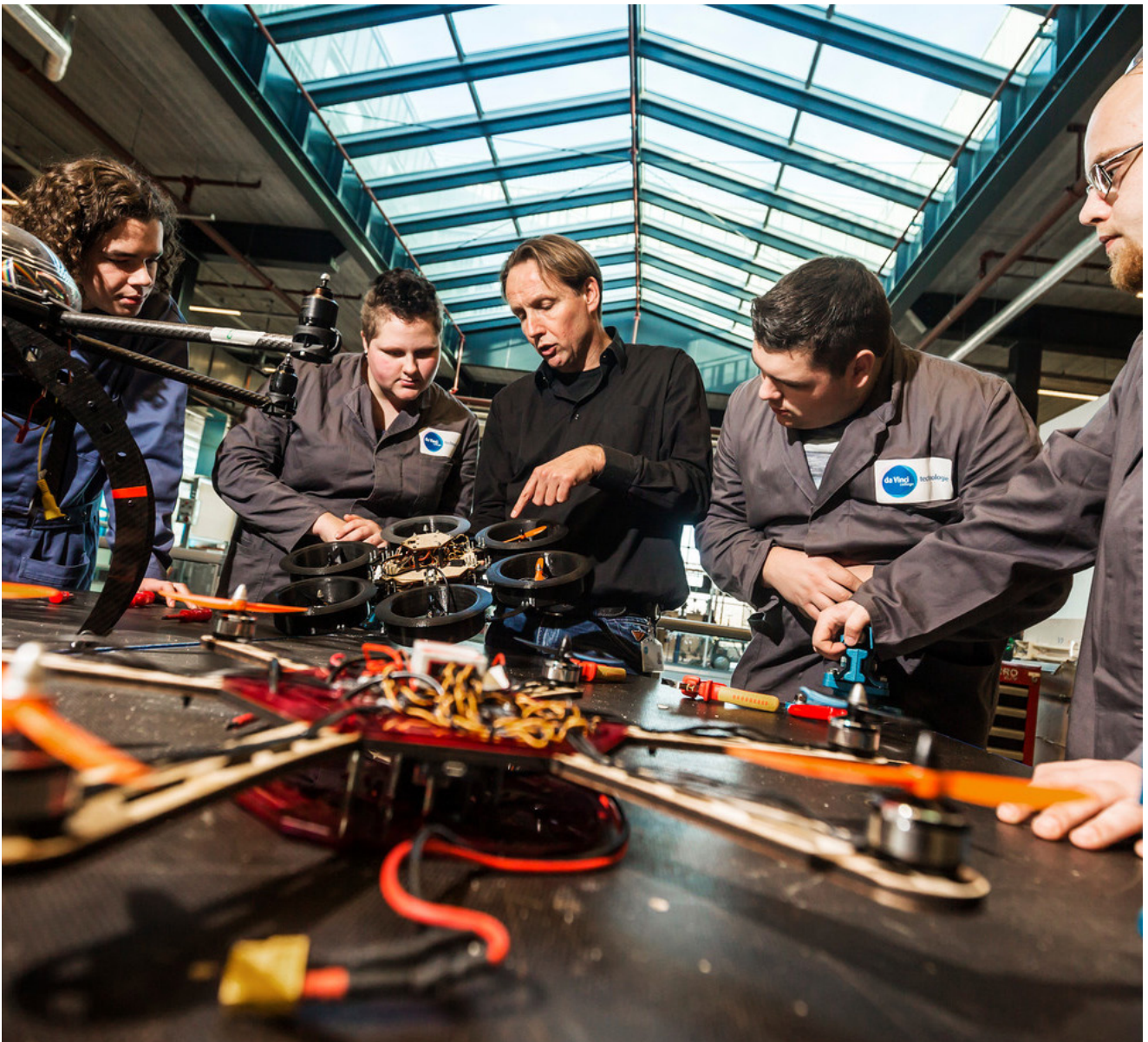
## Inzet

We zetten in op het opzetten en inrichten van fieldlabs waar samenwerkingsclusters in de waardeketens gezamenlijk precompetitief technologie ontwikkelen en testen.

Hieraan worden opleidingen verbonden als een van de leidende partners voor de (ontwikkeling van) de clusters. Onderwijsinstellingen hebben hierin een belangrijke rol, als het gaat om aantrekken en behouden van talent. Op die manier komt opleiden, samenwerken en innovatie samen.

Dit versterkt, samen met het stimuleren van innovatie, onze ambities op het gebied van human capital. Hiernaast vindt samenwerking van bedrijven tussen de verschillende clusters plaats.

Hiertoe zijn ruimtelijke investeringen noodzakelijk, gekoppeld aan investeringen in shared facilities. Zo mogelijk werken we ook aan cross-overs met andere industriesectoren zoals bijvoorbeeld high tech systems & materialen en aerospace.



## 2.3. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE OPGAVEN EN KANSEN VOOR DE MARITIEME SECTOR

Op dit moment wordt de huidige ruimte voor bovengenoemde waardeketens onvoldoende benut. In de bedrijventerreinvisie Zuid-Holland Zuid is geconstateerd dat de samenwerkingsbereidheid van gemeenten groot is, maar dat dit niet voldoende is om de marktpraak naar nat bedrijventerrein in Drechtsteden te faciliteren. Er zijn nieuwe maritieme maakbedrijven van wie de vraag niet kan worden bediend, terwijl juist nieuwe bedrijven aanjager zijn van vernieuwing. Daarnaast heeft de maritieme bedrijvigheid behoefte aan het beter benutten van de beschikbare ruimte op de bedrijventerreinen.

Om de maritieme maakindustrie in de Drechtsteden te versterken, liggen er op ruimtelijk-economisch gebied de volgende opgaven:

- Het faciliteren van de maritieme infrastructuur voor de vier onderscheiden clusters en het inzetten van oeverlocaties voor maritieme activiteiten (het juiste bedrijf op de juiste plek).
- Het scheppen van de juiste randvoorwaarden om door te kunnen zetten wanneer een investering zich aandient.

Naast deze opgaven liggen er ook kansen om de maritieme clusters te optimaliseren. Dit blijkt uit een onderzoek dat ROM-D in 2023 heeft uitgevoerd naar welke locaties in de regio mogelijk geschikt zijn om te herontwikkelen en te heruitgeven voor watergebonden bedrijvigheid (zie bijlage 2).<sup>3</sup> In totaal zijn 25 locaties in beeld gebracht als potentiële ontwikkellocaties voor maritieme bedrijvigheid. Veelal worden de kades van deze oeverlocaties niet meer gebruikt en biedt verschuiven van betreffende bedrijven een goede mogelijkheid betreffende oeverlocaties weer uit te geven aan bedrijven die een kade nodig hebben om hun maritieme activiteiten te kunnen vervullen.





## 2.4. RUIMTELIJK-ECONOMISCHE INVESTERINGSSTRATEGIE

De praktijk wijst uit dat herontwikkeling van bedrijventerreinen met een duidelijk economisch profiel (met maatschappelijke economische waarde) zonder overheidsbemoeienis nauwelijks van de grond komt.

Overheden zijn daar beter voor gesteld dan het bedrijfsleven en beschikken over een uitgebreider instrumentarium, variërend van planologisch instrumentarium tot (milieu)regulering. Bovendien gaat het om grote investeringen die door bedrijven niet gedaan kunnen worden, zoals het aanbrengen van nautische infrastructuur. Een actieve bemoeienis van de overheid is dus gelegitimeerd en gewenst wanneer daar een maatschappelijk economische opbrengst tegenover staat (bijvoorbeeld in banenontwikkeling, bijdrage aan de kennisinfrastructuur, verduurzaming, enzovoort).

Het spreekt voor zich dat dit vraagt om financiële arrangementen die gemeenteverstijgend zijn (zoals ook de belangen die ermee gemoeid zijn een gemeente of regio overstijgend zijn).

Bovendien zijn gemeenten vaak zelf eigenaar van een aantal gronden wat hen een middel biedt om privaatrechtelijk (aanvullend aan het publiekrechtelijk instrumentarium) te sturen.

Het vereist een coördinatie die door individuele bedrijven of zelfs georganiseerde verbanden van bedrijven moeilijk tot stand te brengen is. Daarom zetten we actief in op een ruimtelijk-economische investeringsagenda om opgaven en kansen voor Drechtsteden te realiseren.

Deze investeringsstrategie richt zich in hoofdzaak op:

- **Het bereiken van de doelstellingen vanuit de maritieme agenda van de regio Drechtsteden**

Zie de inleiding voor de pijlers waarlangs we werken om de doelstellingen voor de maritieme

agenda te bereiken.

- **Een betere benutting van de beschikbare oeverlocaties voor watergebonden bedrijvigheid, door deze te heractiveren**

De Drechtsteden beschikken over een groot aantal hectares aan kade/havengeboden terreinen. Het aanbod van watergebonden terrein dat nog beschikbaar is voor uitgifte is echter minimaal. De vraag naar watergebonden werklocaties is groot en is op niveau van Zuid-Holland Zuid berekend op 10 tot 26 hectare. Dit beeld wordt ook in de praktijk bevestigd bij de herontwikkeling van de nieuwe terreinen waar sprake is van kadefaciliteit. Dat betekent dat we de terreinen willen vrijspelen die functioneel te benutten zijn voor watergebonden bedrijfsactiviteiten, behorend tot de maritieme (maak)industrie.

Concreet betekent dit dat de regio en de gemeenten zich inspannen om:

- Te onderzoeken of locaties die nu liggen aan de insteekhavens, maar door droge bedrijvigheid worden gebruikt, in herontwikkeling kunnen worden gebracht waarbij gemeenten ook actief werk maken van de mogelijkheden tot uitplaatsing naar elders, binnen de eigen gemeente en/of regio.
- De locaties die vrijgespeeld kunnen worden te bestemmen voor de maritieme maakindustrie. Tegelijkertijd lenen deze locaties zich ook bij uitstek voor de circulaire economie, met op- en overslag via water. De Drechtsteden beschikken door de ligging aan de rivieren reeds over een groot aantal bedrijven in deze sector, en zetten dan ook in om de nog vrijkomende locaties vooral te benutten voor de groei van de maritieme industrie.

- Voor wat betreft kansrijke locaties binnen de eigen gemeente ook actief werk te maken, met behulp van de regio/ ROM-D, om te komen tot herontwikkeling voor de maritieme industrie. Gemeenten zien hierin ook een eigen verantwoordelijkheid.
- Te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om locaties die nu verspreid liggen in de regio en gebruik maken van schaarse kade infrastructuur, te clusteren en daarmee efficiënter om te gaan met schaarse ruimte.

Tegelijkertijd betekent dit ook dat de terreinen die die vrij worden gespeeld niet worden benut voor op- en overslag van het water, ook niet als ze behoren tot het circulaire cluster.

- **Minder vervuiling, geluidhinder of een beter leefklimaat inwoners**

Bij de (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen liggen er kansen op het gebied van bijvoorbeeld meer duurzame transportbewegingen,

energietransitie en verduurzaming van terreinen. Wij zetten hier dan ook op in door in de uitgiftecriteria hier eenduidige eisen voor te formuleren.

- **De kwaliteit van de werkgelegenheid in de Drechtsteden te doen vergroten (banen met impact; met aansluiting naar de kennis- en onderwijsinfrastructuur)**

We zetten in op een goede aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt. Bijvoorbeeld door het stimuleren van een Leven lang ontwikkelen. Dit is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de steeds hoger wordende technologische standaarden van de industrie. Ook hiervoor geldt dat bij het vrijspelen van terreinen, bedrijven aantoonbaar bereid moeten zijn om te investeren in opleidingsaanbod en de arbeidsmarkt.

- **Het vergroten van (de zichtbaarheid van) de aantrekkelijkheid van de Drechtsteden als vestigingsplaats voor hoogwaardige, kennisgedreven maritieme industrie.**

#### Inzet

- We zetten actief in op verplaatsing van bedrijven binnen de clusters.
- We zetten in op her- en doorontwikkeling van bedrijventerreinen in de Drechtsteden.
- Hierdoor spelen we 20 hectare vrij aan terreinen die nu niet of onvoldoende benut worden.
- Hierbij hanteren we als richtlijn minimaal 50 directe arbeidsplaatsen per hectare, en een factor 3 tot 6 maal het aantal indirecte arbeidsplaatsen.
- We zoeken daarnaast ruimtelijk naar mogelijkheden om de terreinen die nabij gelegen zijn, maar niet via het water ontsloten zijn, ook te benutten voor maritieme toeleveranciers en waardeketens. Hiermee is naar schatting 20 hectare te herprofilen.

- We maken hierbij gebruik van onderzoek dat de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden (ROM-D) in 2023 in opdracht van de regio heeft laten uitvoeren.
- We werken aan de hand van dit onderzoek, waarbij gemeenten zich committeren aan de focus die we hebben aangebracht in de projectenlijst (zie vertrouwelijke bijlage).
- Hierbij ligt de focus op projecten die op korte tot middellange termijn kunnen worden gerealiseerd (fase 1 projecten) en daarna op de lange termijn (fase 2 projecten).



## 2.5. OPGAVEN VOOR DE ONDER-STEUNENDE INFRASTRUCTUUR

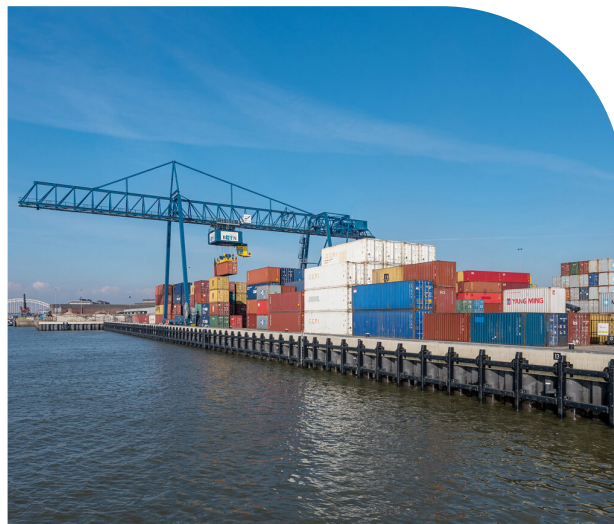
De binnenvaart staat voor uitdagingen als het gaat om verduurzaming en digitalisering van de scheepvaart. De ontwikkeling naar het gebruik van biobrandstof en elektrisch aangestuurde scheepvaart en naar 'verslimming' van schepen is onomkeerbaar. De Drechtsteden werken hier actief aan, bijvoorbeeld binnen de regiodeal Drechtsteden – Gorinchem. Denk hierbij aan Projecten als Zero Emission Dredging (uitstootvrij baggeren) en Smart Shipping (autonoom varen). De nautische voorzieningen moeten op orde zijn om de scheepvaart de gewenste versnelling te kunnen laten doormaken rond digitalisering en verduurzaming. Daarom is het belangrijk om de nautische infrastructuur op orde te krijgen. In 2023 is door Panteia in opdracht van de Drechtstedengemeenten een verkenning uitgevoerd naar wat er nodig is om deze randvoorwaarden op orde te krijgen (zie bijlage 2). Gebleken is dat de basisinfrastructuur een kwaliteitsimpuls behoeft.

Hierbij gaat het in ieder geval om het volgende:

- Bunkerstations geschikt maken voor biobrandstoffen
- Potentiële locaties voor alternatieve brandstoffen
- Laadpunten voor batterijcontainers
- Moderniseren en uitbreiden van walstroomvoorzieningen
- Data ligplaatsen op orde krijgen

We zetten in op het op peil brengen van de basisvoorzieningen voor de binnenvaart. Dit is noodzakelijk om de binnenvaart in de toekomst goed te laten functioneren. Hierbij maken we onderscheid in projecten die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Hierbij sluiten we aan op de geplande verplaatsing van bedrijven en de herontwikkeling van bedrijventerreinen zodat deze ook qua basisinfrastructuur verder worden doorontwikkeld om ze op het gewenste peil te brengen.

Voor de lange termijn zetten we in op een separate agenda voor realiseren van de gewenste basisinfrastructuur. Hierin zoeken we de samenwerking met Havenbedrijf Rotterdam.



### Inzet

- We optimaliseren de nautische infrastructuur.
- Dit laten we op korte termijn zoveel mogelijk meeliften op de kansen die zich voordoen bij bedrijfsverplaatsingen en (her)ontwikkeling van de bedrijventerreinen. Er liggen mogelijk kansen om de infrastructuur op deze terreinen te realiseren. Hiervoor staat de gemeentelijke overheid niet alleen aan de lat. In voorkomende gevallen is (ook) investeringsbereidheid van de binnenvaartsector zelf noodzakelijk (of van andere overheden als het gaat om landelijke infrastructurele projecten)
- We zetten in op een lange termijn investeringsagenda en zoeken de samenwerking met belangrijke partners als Havenbedrijf Rotterdam.

# 3 FINANCIERINGSOPGAVE & GOVERNANCE

## 3.1. FINANCIERING EN GOVERNANCE

Er zijn forse investeringen, zowel publiek als privaat, benodigd om de Werf van de Toekomst te kunnen realiseren. Het is onder meer noodzakelijk om een fonds op te zetten dat in stelling kan worden gebracht bij het verwerven van terreinen, of het verschuiven van bedrijfslocaties, waar in veel gevallen een onrendabele top aan de orde is. Dit is noodzakelijk om de beweging te kunnen creëren, die de markt zelf niet oppakt. De Drechtsteden regio beschikt met de Regionale OntwikkelingsMaatschappij (ROM-D) over een eigen publieke, risicodragende, ontwikkelmaatschappij, met eigen kapitaal. Hiervan maken we gebruik.

### Inzet

We vormen een regionaal fonds en maken gebruik van de inzet van ROM-D. Daarnaast benutten we de Regio Deals en zetten in op de nationale Sectoragenda Maritieme Maakindustrie.

We starten hierbij niet 'vanaf 0'. ROM-D heeft de afgelopen jaren een flink staat van dienst opgebouwd als het gaat om revitalisering van bedrijventerreinen en het verplaatsen van bedrijven. Voorbeelden zijn:

- 't Plaatje Sliedrecht: In de achtertuin van het baggermuseum in Sliedrecht werkt ROM-D samen met de markt aan de ontwikkeling van 't Plaatje, een maritieme locatie waar een nieuwe kade is ontwikkeld. Door zijn opzet en ruimte voor watergebonden activiteiten wordt het een ontwikkellocatie in de regio. Het is de plek waar de industrie samen met het onderwijs de werkschepen van de toekomst gaan bedenken, ontwikkelen en bouwen.
- Door het samenbrengen van deze verschillende activiteiten ontstaat een uniek cluster waar de toekomst van de maritieme maakindustrie kan worden beleefd.
- Pier 14 Zwijndrecht: de ontwikkeling van 7,5 ha nieuwbouwplan bedrijfsruimten als maritiem cluster (inclusief haven, kantoren en eventueel horeca). Voor de ontwikkeling hiervan heeft de ROM-D personele ondersteuning geleverd (de financiële verantwoordelijkheid en risico's lagen bij gemeente Zwijndrecht).
- Boven-Hardinxveld: herstructurering van de gemeentehaven Boven-Hardinxveld in de periode 2016-2023 (Den Breejen Shipyard; o.a. riviercruise-nieuwbouw en scheepsreparatie). Hierdoor is de haven in staat verder te groeien. Ook zijn er meer ligplaatsen gecreëerd.
- Verplaatsing scheepsonderhoudsbedrijf Dolderman vanuit de Kalkhaven in de Dordtse binnenstad naar de 2e Merwedehaven, zodat op de achterlaatlocatie in de binnenstad woningbouw mogelijk wordt én zodat Dolderman zijn activiteiten op de juiste locatie kan uitbreiden.
- Verplaatsing bedrijf Peute Recycling van de 2e Merwedehaven naar het Nedstaalterrein in Alblasserdam, zodat Peute op de nieuwe locatie kan groeien en gebruik kan maken van de naastgelegen containerterminal, terwijl er bij de achterlaatlocatie honderden transportbewegingen per dag van de weg worden gehaald én nieuwe ruimte is ontstaan voor maritieme bedrijvigheid.



Hiermee is helder dat er in de Drechtsteden een goede basis is voor verdere gebiedsontwikkeling van de maritieme maakindustrie. Er is een organisatorische infrastructuur opgezet, in de vorm van ROM-D met een gedegen governance structuur, die zich in de afgelopen jaren heeft bewezen via de ontwikkeling van gebieden als Dordtse Kil III en schuifoperaties als van Peute en Dolderman.

Op basis van de governance en werkwijze van het Regionale Fonds en de ROM-D is het naar ons idee zeer goed mogelijk om andere overheden mee te laten investeren ten bate van de maritieme maakindustrie. (zie Dordrecht Maasterras Fase 2).

Daarnaast is er de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in het maritieme ecosysteem via de Regiodeal en de regionale DS Groeiagenda. Er zijn drie stevige clusters gevormd. De Refit Alliantie, met ca 70 deelnemers uit het bedrijfsleven en onderwijs; de ZED-Hub met circa 40 deelnemende organisaties, en de Smart Shipping Hub (momenteel ca 20 deelnemers). Tevens zijn de regionale scheepswerven zich aan het organiseren.

We zijn momenteel druk bezig om de regionale organisatie her in te richten, waarin ook ROM-D wordt opgenomen, die het maritieme ecosysteem gaat koppelen aan de ruimtelijke opgave via onder meer de oprichting resp. doorontwikkeling van fieldlabs.



## 3.2. VERBINDING ANDERE OVERHEDEN



Een belangrijke overweging hierbij is dat er op Rijksniveau middelen vrijkomen voor investeringen in bedrijventerreinen (Nationaal Programma Ruimte voor Economie) en de maritieme agenda (Sectoragenda Maritieme Maakindustrie), maar dat Rijksinvesteringen altijd om cofinanciering vragen. Door op regionaal niveau alvast eigen middelen klaar te zetten, ontstaat er andersom geredeneerd een hefboom om Rijksmiddelen aan te boren.

Naast het leggen van verbindingen op Rijksniveau gaan we ook gesprekken aan met vooraanstaande andere maritieme clusters, zoals het cluster van Werkendam, samenwerkend in Werkendam Maritieme Industries.

ROM-D Capital zou hiermee haar kapitaal voldoende op peil kunnen brengen om én oeverlocaties te financieren, kapitaal aan te wenden als zekerheid voor vreemd-vermogen financieringen en in staat is om een onrendabele top te financieren. In het portfolio van projecten dient zo mogelijk een zodanige balans te worden aangebracht dat er sprake is van een per saldo neutrale financiering (dus niet alleen projecten met verliesfinanciering).

Voor de Fieldlabs is het noodzakelijk de publieke en private inbreng via de Regio Deals verder uit te breiden met regionale respectievelijk nationale middelen uit de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie, koploperproject Werf van de Toekomst.

### Inzet

We leggen verbinding met andere overheden voor de benodigde investeringen. Ook private middelen worden ingezet voor de doorontwikkeling van fieldlabs.





