

# DE ZEEHAVEN VAN DORDRECHT

*“Geen concurrentie van Rotterdam, doch meer een doortrekking van het havengebied”*

*Tijdens de cursus miste ik informatie over het ontstaan van de bedrijventerreinen in Dordrecht West en ontwikkeling van de Zeehaven. Welke ambitie(s) had de gemeente in 1930 met de Zeehaven? Had men een Masterplan? Wat was de relatie tot de Wereldhaven van Rotterdam. Op welke wijze versterkten beide havensteden elkaar of was er sprake van concurrentie?*

*In 2011 heeft de gemeente Dordrecht de exploitatie van de Dordtse Zeehaven overgedragen aan Havenbedrijf Rotterdam. Had burgemeester Gaay Fortman dit in 1930 kunnen dromen? Een logisch gevolg? Een vernieuwde aanpak? Of is deze ontwikkeling helemaal niet zo'n noviteit?*

*Vanuit mijn vakgebied als senior accountmanager en acquisiteur voor alle bedrijventerreinen en kantorenlocaties in Dordrecht, ben ik in het verleden van onze Zeehaven gedoken. Op zoek naar antwoorden op mijn vragen over het verleden, met als doel het verleden in perspectief naar het heden te zetten.*

*Angélique van Hienen  
Sr. Accountmanager & acquisiteur bedrijventerreinen en kantorenlocaties  
Sector Stadsontwikkeling*

*April 2012*

## DE OPENING IN 1930

Op 25 september 1930 werd de Dordtse Zeehaven geopend door Koningin Wilhelmina, in bijzijn van prinses Juliana en prins Hendrik. De opening ceremonie vond plaats op het bordes van het stadhuis van Dordrecht.



## EEN TERUGBLIK

In de 2<sup>e</sup> helft van de 19<sup>e</sup> eeuw liep de eerst zo'n bloeiende zeevaart sterk terug door verzanding van de toegangsweg naar zee. Verwoede pogingen van de ministers Thorbecke en Geertsema om het Hellegat te verbeteren faalden. In 1885 werd een nieuwe poging gewaagd, wat als resultaat had dat de Oude Maas als beste waterweg werd aangewezen. Nadat in 1901 een motie van Van Gijn "Verbetering van den zeeweg Hellegat en Brouwershavensche gat" was aangenomen, vatte in 1918 minister Lely het plan van de Staatscommissie 1895 weer op om de Oude Maas als zeeweg aan te wenden.

In het zelfde jaar kwam een wet tot stand, op 26 april 1918, die regelde dat door verdieping van de Oude Maas en aansluiting met de Nieuwe Waterweg, Dordrecht opnieuw met de zee zou worden verbonden.

Dordrecht heeft hier veel voor over gehad:

- Betaling van een 10<sup>de</sup> deel van de kosten van de werkzaamheden van het Rijk
- Het ontwikkelen van een zeehaven en deze op een moderne wijze te laten functioneren

Door de aanleg van de Dordtse Zeehaven, zou de stad zijn oude positie als handels- en havenplaats hernemen.

## ROTTERDAM

Uitgesloten was dat Dordrecht met de nieuwe verbinding met de zee en de ontwikkeling van een zeehaven, wat economische functionaliteit betreft een wereldhaven zou worden. Dat wist men toen al. De haven was niet in concurrentie met Rotterdam, maar een doortrekking van het havengebied van de Rijn en Maas.

De kosten voor de Dordtse waterweg naar zee, telden in die tijd 7 miljoen gulden. Volgens de meningen in die tijd geen geld, gezien de kosten die gepaard gingen met de Limburgse kanalen en de kosten van het Amsterdam Rijnkanaal, die al gauw per project opliepen tot circa 65 miljoen gulden. In Rotterdam werd het havengebied steeds verder uitgebreid. In die tijd had men al de filosofie dat men dat dieper landinwaarts doet in plaats richting zee.

In Dordrecht ziet men kans voor massaoverslag, door de gunstige ligging en kortere verbinding met de Rijn dan Rotterdam. Vanaf Dordrecht is het in die tijd 190 kilometer naar Duisburg, vanaf Rotterdam is dat 210 kilometer.

De Maasstad zal altijd het centrum blijven, maar Dordrecht zou geschikter zijn voor kleinere ladingen en stukgoedoverslag. Dit werd in die tijd door de Kamer van Koophandel te Rotterdam toegegeven.

## EXPLOITATIE

De exploitatie van de haven was uniek voor deze tijd. Het liefst had men vanuit de gemeente de exploitatie in particuliere handen gegeven. Dit is men toen niet gelukt. Een zuiver overheidsbedrijf was niet gewenst, de gedachte was dat men dan niet zou kunnen inspelen op de behoefte vanuit de markt. Er is toen een combinatie tot stand gebracht tussen de gemeente en De Standaard Transportmaatschappij uit Rotterdam. Beiden richtten een NV op tot exploitatie van de haveninrichting van Dordrecht.

De Standaard is een dochteronderneming van het Fendelconcern, deze had langs de Duitse Rijn in alle belangrijke havens zijn bedrijfsinstallaties en handelskantoren.

De gemeente houdt 3/5<sup>de</sup> van de aandelen en het Fendelconcern krijgt 2/5<sup>de</sup> van de aandelen.

De toenmalige burgemeester Gaay Fortman stelt dat deze vorm van exploitatie de beste vorm is. De toekomst zou het moeten leren.



Burgemeester Gaay Fortman



Directeur der Haveninrichtingen, dhr. S. Hoogstra

## MASTERPLAN ZEEHAVEN 1930

- Er zijn drie kademuren gebouwd op caissons<sup>1</sup>. Twee ervan op 25 meter afstand van elkaar, waardoor er een binnenhaven ontstaat. Hierdoor is het mogelijk om vele schepen tegelijk te laden of te lossen. Dordrecht is de eerste stad, die dit nieuwe systeem bezit. Amsterdam volgt later op locatie Coenhaven.
- Op de kade staan 4 los- en laadbruggen met een hefvermogen van 10 ton, een totale lengte van 114 meter en een opklapbaar gedeelte van 30 meter.
- Twee wipkranen hebben een vlucht van 31 meter.
- Twee drijvende kranen van 8 en 10 ton

(Al deze werktuigen tezamen zouden 12.000 ton per dag kunnen lossen.)

- Langs de kaden lopen 3 spoorlijnen. Er zijn 2 opstelsporen en een spoorwegraccordement<sup>2</sup> voor het lossen van kolen uit de Staatsmijnen.
- De stukgoederenloods is 80 bij 23 meter en er 20.000 m<sup>2</sup> opslagruimte
- Op het moment lag er 24.000 ton kolen en 3.000 ton erts (die tot 18.000 opgevoerd kon worden).
- De Stukgoederenloods dient voor tijdelijk entrepot<sup>3</sup> en is voor 2/3<sup>de</sup> deel voortdurend gevuld.

Na de uitzetting van het plan heeft men een bezoek gebracht aan de haven waarin zeestomers van verschillende nationaliteit lagen.

Dordrecht, Merwestad, stad aan het water had "de zaak" goed heeft voorbereid.

## UITBREIDING ZEEHAVEN TUSSEN 1950 - 1960

De oorlogsschade van de Tweede Wereldoorlog was het ergst bij de infrastructuur. In de Zeehaven waren kranen verdwenen en een groot aantal Dordtse Binnenschepen was zoek. Zoektochten in Duitsland waren het gevolg, twee laadbruggen werden onbeschadigd terug gevonden. In 1948 kon de eerste ervan weer in gebruik genomen worden. Het herstel van de bruggen ging sneller.

In de jaren '50 - '60 ging het vervoer steeds meer via de weg, maar het verkeer te water bleef belangrijk. De Dordtse havens kregen ook te maken met de toename van de transportbewegingen. De uitbreiding van de Zeehaven is in deze jaren gerealiseerd en is representatief voor de naoorlogse wederopbouw. In korte tijd zijn bedrijfseconomische aspecten belangrijker, dan het bedrijf vestigen op de juiste plaats.

In deze jaren wordt er hard gewerkt aan de verbetering van de strategische opzet van de Zeehaven en het imago van de regio. Het krijgen van retourvrachten was in die tijd een groot probleem. Niettemin nam de scheepvaart zo toe, dat besloten werd een tweede Zeehaven aan te leggen. Deze werd in 1958 feestelijk geopend door koningin Juliana en kreeg later haar naam.

Dit bleek een flinke economische impuls voor Dordrecht. Deden er in 1958 nog 969 schepen de Zeehaven aan, in 1960 liepen in beide havens 2.000 schepen binnen. De eerste haven was voornamelijk een hout- en kolenhaven, de nieuwe haven werd een olie- en ertshaven. De binnenvaart profiteerde ook van de economische opleving.

## EEN SPRONG NAAR HET HEDEN EN DE TOEKOMST

Burgemeester Gaay Fortman stelde het al voor de opening van de Zeehaven in 1930, de gemeente moet niet de exploitatie verzorgen van de ZEEHAVEN, maar overdragen aan een orgaan die hierin gespecialiseerd is. Burgemeester Gaay Fortman gaf ook aan dat Dordrecht niet de concurrentie aanging in 1930 met Rotterdam, maar als een doortrekking gezien moest worden van het havengebied van de Rijn en Maas.

De samenwerking hebben we in de jaren altijd gezocht met wereldhavenstad Rotterdam en in juli van vorig jaar is deze een feit geworden. Op vrijdagmiddag 1 juli ondertekenden gemeente Dordrecht en Havenbedrijf Rotterdam een samenwerkingsovereenkomst. Hiervan heb ik deel uit mogen maken, door een gedeeltelijke uitwerking van deze overeenkomst. Het Havenbedrijf ontwikkelt en beheert nu de Zeehaven van Dordrecht. Hiertoe geeft de Gemeente Dordrecht ongeveer 60 ha in hoofderfpacht aan het Havenbedrijf Rotterdam. De gemeente Dordrecht en Rotterdam verwachten een verdere ontwikkeling van

---

<sup>1</sup> Caissons zijn holle betonnen bouwsels die drijvend naar de plaats van bestemming worden gebracht, vervolgens laat men deze vollopen waardoor het op zijn plaats zinkt

<sup>2</sup> Een raccordement is een spoorweg, niet bestemd voor openbaar vervoer van personen of goederen. Deze sluit aan op de openbare spoorweg.

<sup>3</sup> Een entrepot is een economische douaneregeling. Het woord (afkomstig uit het Frans) betekent een verzegelde opslagplaats meestal een grote loods, een pakhuis of ook een koel- en vrieshuis. Aangevoerde goederen uit het buitenland worden onder douanetoezicht opgeslagen. De bestemming staat mogelijk nog niet vast. De lading is *entre* of "tussen" herkomst en bestemming.

de Zeehaven en daarmee ook van de werkgelegenheid. De kernwaarden partnerschap en ondernemerschap staan hierbij centraal.

## TOT SLOT

Dagelijks probeer ik ondernemers te interesseren voor onze stad, om zich er te vestigen, om te investeren. Toen de gelegenheid zich voordeed om deel te nemen aan de cursus Dordtologie, heb ik me geen twee keer hoeven te bedenken. Vanuit mijn functie, die je toch zou kunnen zien als ambassadeur naar het bedrijfsleven, moet je de stad wel in je hart hebben zitten. Als je zelf niet enthousiast bent, dan wordt een ander dat ook niet.

Een verdieping in het verleden, een nadere kennismaking maakt de band alleen maar sterker en geeft een fundament om mijn werk goed uit te voeren. Op mijn zoektocht naar het verleden van de Zeehaven, de parallellen met de stad Rotterdam kwam ik veel over de economische historie van de stad te weten.

Graag zou ik de organisatie van de cursus willen adviseren aandacht te bieden aan de ontwikkeling van de Zeehaven en de bedrijventerreinen in de cursus, naast de informatie over de gilden. Dordt West is zo belangrijk voor de werkgelegenheid, daar kun je niet om heen.