

Dordrecht



Revitalisering

Zeehavengebied Dordrecht



Masterplan



Masterplan

Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht

Maart 2007

Inhoudsopgave



Samenvatting 5

1 Over dit masterplan 11

1.1 Doelstellingen 12

1.2 Breedte van dit plan 12

2 Huidige situatie 15

2.1 Het zeehavengebied 16

2.2 Strategische betekenis 18

2.3 Marktanalyse 19

2.3.1 Economische positie van de zeehaven 19

2.3.2 Ontwikkelingen in het havenindustriële complex 20

2.4 Ontwikkelingsaspecten 23

2.4.1 Eigendomsverhoudingen 23

2.4.2 Geluid 23

2.4.3 Lucht 23

2.4.4 Bereikbaarheid 23

2.4.5 Externe veiligheid 24

2.5 Belanghebbende en relevante partijen 24

2.6 Samenvatting 25

3 Strategie 27

3.1 De business cases 28

3.1.1 Kustvaartterminal (Wilhelminaterminal) 30

3.1.2 Prins Willem-Alexanderkade 34

3.1.3 Kop van de Kilkade 37

3.1.4 Duivelseiland 39

3.1.5 Onderwaterdepot 41

3.1.6 Publieke herontwikkeling bedrijventerreinen 43

3.2 Omgevingsfactoren aanpassen 43

3.2.1 Geluid 43

3.2.2 Lucht 47

3.2.3 Bereikbaarheid 48

3.2.4 Externe veiligheid 51

3.2.5 Openbare ruimte 51

3.2.6 Nutsvoorzieningen 51

3.3 Samenvatting van de strategie 51

4 Investerings en realisatie 53

4.1 Totaalbeeld investeringen en dekking 54

4.2 Categorieën investeringen 54

4.2.1 Aan private initiatieven gekoppelde publieke investeringen 54

4.2.2 Prins Willem-Alexanderkade 54

4.2.3 Reconstructie wegen 54

4.2.4 Grondaankopen 55

4.2.5 Vestigingsklimaatfactoren 55

4.2.6 Proceskosten 55

4.3 Verwachte bijdragen aan de doelstellingen 55

4.3.1 Arbeidsplaatsen 55

4.3.2 Exploitatieopbrengsten 55

4.3.3 Terreinopname 56

4.3.4 Conclusie over de realisatie van de doelstellingen 56

4.4 Samenvatting 56

5 Uitvoeringsaspecten 59

5.1 Prioritering en fasering 60

5.2 Havenontwikkeling en -beheer 60

5.3 Eigendom en beheer van grond 61

5.3.1 Zeehavengebied 61

5.3.2 Wilhelminaterminal 61

5.4 Parkmanagement 62

5.5 Promotie en acquisitie 63

5.6 Planjuridica 63

5.6.1 Bestemmingsplannen 63

5.6.2 Milieueffectrapportage 64

5.7 Communicatie 64

5.8 Uitvoeringsplanning 65

5.9 Samenvatting 67

6 Risicoanalyse 69

Managementsamenvatting 70

Interne risico's 70

Externe risico's 70

Interne/externe risico's 71

Financiële risico's 71

Deelonderzoeken en bronnen 73

Colofon 76



Het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Kil 4 ligt enkele kilometers ten zuiden van het zeehavengebied.

Samenvatting

Nieuw leven voor 'Dordrecht aan zee'

Dit masterplan is het resultaat van het besluit van de gemeenteraad van Dordrecht in december 2004 om een revitaliseringprogramma voor de zeehaven van de stad te maken. De zeehaven heeft al jarenlang te maken met aanzienlijke leegstand en verwaarlozing. Sommige delen verkeren in goede staat en worden intensief gebruikt, maar de omgeving waarin bedrijven zijn gehuisvest is kwalitatief onder de maat. De verwaarlozing is voor een deel veroorzaakt doordat nieuwe bedrijven zich niet kunnen vestigen wegens de beperkingen van de geluidregelgeving. De zeehaven zit als het ware op een geluidsslot.

De gemeenteraad van Dordrecht heeft tot een revitalisering-programma besloten waarin ook het geluidprobleem moest worden opgelost. De gemeenteraad wilde meer zeehavengebonden bedrijvigheid en een groei van het aantal arbeidsplaatsen met 1250. De netto exploitatieopbrengsten moesten van € 1,25 naar € 2,5 miljoen en de leegstaande terreinen moesten weer in gebruik worden genomen. Na twee jaar van deelonderzoeken biedt dit masterplan nu het complete beeld van de mogelijkheden en beperkingen.

De kansen voor de zeehaven zijn anno 2007 heel goed. De marktanalyse heeft aangetoond dat de combinatie van groei van de kustvaartstromen, de groei van de binnenvaart en de logistieke knooppuntfunctie van de zeehaven Dordrecht volop mogelijkheden bieden. Het is heel bijzonder dat zeegaande schepen met een diepgang tot 9,45 meter maar liefst 50 kilometer van de Noordzeekust kunnen doorvaren tot bijna in Noord-Brabant, en tot bij de knooppunten van snelwegen en spoorwegen naar Duitsland, België en Frankrijk. Dat maakt de zeehaven van Dordrecht tot een heel interessante locatie. Verschillende ondernemingen hebben de afgelopen jaren bij de gemeente naar mogelijkheden geïnformeerd om zich in het zeehavengebied te vestigen, maar door de geluidproblematiek kon de gemeente aan die belangstelling niet tegemoet komen.

De Rotterdamse haven heeft een groeiend capaciteitstekort en dat zal nog een aantal jaren aanhouden tot de Tweede Maasvlakte gereed is. Vooral de komende jaren is er dan ook veel behoefte aan de overslag-

mogelijkheden die de zeehaven van Dordrecht kan bieden. Dit masterplan gaat dan ook over een voortvarende aanpak van de revitalisering.

Vijf 'business cases'

De kern van de revitaliseringstrategie zijn vijf 'business cases'. Dit zijn zakelijke projecten van ondernemingen waarmee een groot deel van de doelstellingen worden bereikt. Zonder actieve deelname van de overheid komen deze projecten echter niet van de grond.

1. Het eerste project is het bouwen van een containerterminal – de Wilhelminaterminal – voor kustvaarders. De particuliere onderneming Zeehavenbedrijf Dordrecht bv (ZHD) wil een deel van de Wilhelminahaven dempen zodat kranen kunnen worden geplaatst en er voldoende ruimte voor containeroverslag ontstaat. Steeds meer goederentransport vindt in containers plaats en de terminal zal dan ook niet alleen leiden tot goederenoverslag maar ook tot ander werk dat vlak bij die overslag goedkoop kan worden uitgevoerd, zoals tegenwoordig ook op het industrieterrein van Moerdijk gebeurt. De terminal kan alleen worden gebouwd als er 'geluidruimte' komt.
2. Het tweede project is het in gebruik nemen van de Prins Willem-Alexanderkade (PWA-kade). Door het geluidsslot was dat nog niet mogelijk. Wanneer dit slot verdwenen is, moet het terrein achter de kade geschikt zijn gemaakt voor overslag en bebouwing en zijn aangesloten op de openbare weg. De gemeente zal het gebruik van de kade Europees aanbesteden. Voorlopig zal op de PWA-kade wegens de geluidhinder alleen overdag mogen worden gewerkt.
3. Het derde zakelijke project is het in gebruik nemen van twee percelen op de kop van de Kilkade voor aan de haven gerelateerde bedrijvigheid. Deze terreinen zien er nu verwaarloosd uit maar ze moeten door hun prominente plaats in het gebied juist een fraaie entree tot de haven gaan vormen. De percelen moeten worden opgeknapt en er moeten kopers voor worden gevonden.
4. Dan is er het Duivelseiland, een goed af te sluiten eiland in de haven waar de rijksoverheid grond gaat afstoten. De gemeente

zal die grond kopen en uitgeven aan nieuwe bedrijven die zich er kunnen vestigen. Hier kan bijvoorbeeld een scheepsreparatie-bedrijf komen, maar ook voor andere ondernemingen kan het een handig terrein zijn omdat het terrein goed te beveiligen is.

5. Er is vervolgens een vrijwel onzichtbaar project namelijk een onderwaterdepot voor zand en grind in de Wilhelminahaven, naast de nieuwe terminal. Een particuliere onderneming wil een dergelijk depot aanleggen. Het levert vrijwel geen extra werk op maar wel inkomsten voor de gemeente door het verlenen van de concessie en door de haven- en kadegelden.

Ten slotte zal de gemeente, als er zich goede mogelijkheden aandienen, terreinen in het havengebied opkopen, opknappen en weer aan bedrijven uitgeven die passen in de revitalisering van de haven.

Met deze vijf business cases kan de revitalisering van de zeehaven voor een groot deel tot stand komen.

Geluid en andere omgevingsfactoren

De beoogde revitalisering kan echter alleen plaatsvinden wanneer de zeehaven niet langer op slot zit doordat de geluidhinder de wettelijke grenzen zou overschrijden. Dit kan als volgt tot stand komen.

De gemeente heeft om te beginnen ervoor gezorgd dat achterstand in de 'geluidadministratie' (die de basis is voor de vergunningverlening) is weggewerkt. Bovendien heeft de gemeente een aantal bedrijven ertoe gebracht vrijwillig hun geluidbelasting te beperken. Verder is de wetgever per 2007 ermee rekening gaan houden dat bedrijven nooit op hetzelfde moment hun maximale geluid produceren. Dit heeft tot een gunstiger uitgangspositie geleid.

Maar wat gebeurt er wanneer de revitalisering gaat plaatsvinden, met name het aanleggen van de Wilhelminaterminal en het in gebruik nemen van de Prins Willem-Alexanderkade? Dan zou de geluidhinder in de omgeving van de zeehaven op twee plaatsen de wettelijke grens overschrijden. De gemeente wil op die plaatsen die grens (contour) verruimen. Feitelijk zal er voor de personen die in de verruimde

geluidgrens wonen nauwelijks iets veranderen. De geluidhinder van de A16 is aanzienlijk groter dan die van de zeehaven.

De procedure voor het wijzigen van de geluidgrens zal zeker tot eind 2009 in beslag nemen. Toch is het mogelijk om al in de loop van 2007 zekerheid te krijgen over het in gebruik nemen van de Prins Willem-Alexanderhaven. Met enkele bedrijven in het zeehavengebied zal de gemeente afspraken maken over nieuwe geluidbeperkende maatregelen. En de Wet Milieubeheer maakt een kleine tijdelijke overschrijding mogelijk als die later weer wordt ongedaan gemaakt. Hierdoor is het bijvoorbeeld mogelijk dat de PWA-kade in elk geval overdag in gebruik kan worden genomen.

In dit masterplan is ook naar andere omgevingsaspecten en -factoren gekeken. De goede bereikbaarheid – per schip, vrachtauto en trein – is een sterk punt van de haven. Voor de bereikbaarheid over de weg én voor de veiligheid is een verbetering nodig van de aansluiting van de hoofdweg van de zeehaven (de Mijlweg) met de A16.

De luchtkwaliteit in de omgeving van de zeehaven verslechtert enigszins, maar hierover zijn nog niet alle gegevens bekend. Het kan nodig zijn compenserende maatregelen te nemen.

Een milieu-effectrapportage is niet nodig omdat het wezen van het gebied als zeehaven niet verandert en er nauwelijks ruimte is om alternatieven af te wegen.

Investerings en resultaten

De verwachting is dat het bedrijfsleven in de komende jaren € 150 à 200 miljoen zal investeren op de beschikbare terreinen. De investeringen van de gemeente in deze revitalisering van het zeehavengebied bedragen ruim € 66 miljoen. Deze zijn voor het grootste deel gedekt, onder meer dankzij subsidies van de Drechtsteden, de provincie en de rijksoverheid. Voor bijna € 11 miljoen moet nog dekking worden gevonden.

Met deze investering kunnen de meeste doelstellingen vrijwel zeker worden gehaald, maar de groei van het aantal arbeidsplaatsen (+ 1250) is onzeker. Het uiteindelijke succes is afhankelijk van het

soort bedrijven dat zich vestigt en dat aangetrokken kan worden. De gemeente zal dan ook moeten toewerken naar een optimale mix tussen het binnen een beperkt aantal jaren aantrekken van bepaalde bedrijven en de vraag hoeveel arbeidsplaatsen die bedrijven meebrengen.

Bij de investeringen wordt een onderscheid gemaakt tussen kosten die hoe dan ook ontstaan, zoals de reconstructie van wegen en de verbetering van het openbare gebied, en de kosten die gekoppeld zijn aan een private investering. Deze laatste publieke investeringen worden alleen gedaan als zij winst opleveren voor de gemeentelijke doelstellingen.

Plan van aanpak

Hoewel de marktkansen voor de revitalisering gunstig zijn, is het essentieel dat de overheid in staat en bereid is haar inzet en inspanningen gedurende minimaal vijf jaar op hoog niveau te houden. Er is veel tijd gemoeid met de planologische procedures. Er mag bij de betrokkenen, zoals de potentiële vestigers, geen twijfel bestaan over de vastberadenheid van de gemeente om het revitaliseringplan volgens het vastgestelde scenario uit te voeren.

Om het revitaliseringsproces op gang te brengen zal de gemeente het goede voorbeeld geven door snel werk te maken van parkmanagement, verbetering van de openbare ruimte en een continu programma van kwaliteitsverbetering. Waar zich daartoe mogelijkheden voordoen zal de gemeente grond kopen en daar voortvarend de revitalisering gestalte geven.

De uitvoering van de revitalisering zal de gemeente begeleiden met een communicatieprogramma met alle betrokkenen. Actieve acquisitie van bedrijven begint pas wanneer de geluidsproblematiek formeel is opgelost.

De meeste uitvoeringsacties in het kader van de revitalisering moeten de komende vijf jaar worden gedaan, maar ook daarna zullen de doelstellingen bewaakt moeten worden. Omstreeks 2014 kunnen de doelstellingen bereikt zijn en treedt de beheerfase in.

Samenspel tussen overheid en bedrijfsleven

Dit masterplan ziet het revitaliseren van de zeehaven als een proces van interactie tussen de overheid en het bedrijfsleven. De overheid kan de voorwaarden scheppen en vergunningen afgeven waarmee ondernemingen zich kunnen ontplooiën.

Hiermee zijn meteen ook beperkingen van de overheidsinvloed beschreven. De overheid kan zorgen dat de infrastructuur in goede staat is en medewerking verlenen aan bedrijven die zich in de zeehaven willen vestigen. Maar zij heeft weinig invloed op de bedrijfseconomische afwegingen van directies en nog minder op de ontwikkeling van de wereldeconomie en van goederenstromen. Daarom is in dit masterplan gezocht naar een groeipad dat enerzijds een goede basis legt om nieuwe bedrijfsactiviteiten mogelijk te maken en anderzijds de grenzen in acht houdt van geluid, luchtkwaliteit en publieke investeringen.

Het is uiteindelijk de marktsector die nieuwe bedrijfsactiviteiten moet opzetten. Een bedrijf heeft tijd nodig voor het verantwoord kan besluiten tot een grote investering op een bepaalde locatie. De gemeente Dordrecht beseft daarom heel goed dat de publieke investeringen niet binnen enkele jaren tot een volledige benutting van de vrij liggende hectares bedrijventerrein zullen komen. Bij vele bedrijventerreinen in Nederland is de ervaring dat de bloei pas na verloop van enkele jaren op gang komt. De overheid heeft de taak om over de korte termijn heen te kijken naar de situatie die op den duur te bereiken is en zal daarom haar beleid lange tijd moeten volhouden.



De bedrijventerreinen Kil 1 en Kil 2 liggen tegen de zuidzijde van het zeehavengebied aan.

Over dit masterplan

1.1 Doelstellingen

Het zeehavengebied van Dordrecht heeft al jarenlang te maken met aanzienlijke delen met leegstand en soms zelfs verwaarlozing. Andere delen verkeren in goede staat en worden intensief gebruikt, maar de omgeving waarin bedrijven zijn gehuisvest is kwalitatief onder de maat. De gemeenteraad van Dordrecht heeft in december 2004 tot een revitaliseringprogramma besloten.

De centrale doelstelling van de gemeente is de zeehaven binnen de wettelijke grenzen economisch te revitaliseren in balans met de milieubeperkingen. Meer concreet heeft de gemeenteraad op 28 juni 2005 de volgende doelstellingen vastgesteld:

- De zeehaven ontwikkelen met zeehavengebonden bedrijvigheid.
- De havengerelateerde werkgelegenheid t.o.v. 2004 vergroten met 1250 directe arbeidsplaatsen.
- De netto exploitatieopbrengsten in vergelijking met 2004 verdubbelen van € 1,25 naar € 2,5 miljoen.
- In 2014 dienen alle terreinen (minus een normaal percentage leegstand) weer in gebruik te zijn genomen.

1.2 Breedte van dit plan

Om deze doelen te bereiken is de afgelopen twee jaar een groot aantal onderzoeken, in verschillende vormen, uitgevoerd waarmee aspecten van de zeehaven in kaart zijn gebracht. Een overzicht van deze onderzoeken is opgenomen in de referentielijst. Dit masterplan brengt alle delen bij elkaar, maakt afwegingen en presenteert een samenhangende aanpak. Ook dit plan kan echter nog niet over alle aspecten het laatste woord spreken. Soms omdat feiten nog niet bekend zijn, soms omdat besluitvorming nodig is en soms omdat we afhankelijk zijn van niet te beïnvloeden ontwikkelingen. Binnen die beperkingen biedt dit masterplan een compleet beeld en een gebalanceerde aanpak.



De stamspoorlijn uit het zeehavengebied voegt zich in het stationsgebied bij het hoofdspoor.

2 Huidige situatie

2.1 Het zeehavengebied

In Dordrecht leefde in de negentiende eeuw het sentiment dat de oude welvaart door concurrent Rotterdam was weggezogen. In 1795 hadden de Fransen de Dordtse handelsprivileges afgeschaft. De aanleg van de Nieuwe Waterweg gaf Rotterdam een beslissende voorsprong op Dordrecht.

Het graven van de huidige zeehaven van Dordrecht is begonnen in de Eerste Wereldoorlog. Dat was te danken aan S.M. Hugo van Gijn (1848-1937), een typische vertegenwoordiger van de Dordtse elite, lid van de gemeenteraad en de Tweede Kamer en zeven jaar wethouder. In die combinatie van functies maakte hij zich sterk voor een goede verbinding tussen Dordrecht en de zee. Die is er weliswaar niet gekomen op de manier die hem voor ogen stond,



Het zeehavengebied van Dordrecht
Van links naar rechts:
in 1923, 1930, 1932 en 1945

namelijk via het Hollandsch Diep, maar de aanleg van de zeehaven is uiteindelijk wel aan hem toe te schrijven.

In 1910 besloot de gemeenteraad tot de aanleg van de nieuwe zeehaven omdat de oude, de Kalkhaven, praktisch onbereikbaar was geworden na de bouw van de spoorbrug over de Oude Maas. Het vergde veel stuurmanskunst om een zeeschip eerst door de opening van de brug te manoeuvreren en meteen daarna de bocht te maken naar de nauwe monding van de Kalkhaven.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de haven in gebruik genomen. Dat gebeurde zonder feestelijk vertoon. Wel feestelijk geopend werd de uitbreiding van de zeehaven die in 1958 tot stand kwam. Koningin Juliana kwam het naar haar genoemde zuidelijke bekken in gebruik nemen. 's Avonds verdrongen de Dordtenaren zich op het Begijnhof om de taptoe bij te wonen.



2.2 Strategische betekenis

Het zeehavengebied Dordrecht is met zijn diepgang van 9,45 meter de meest landinwaarts gelegen Nederlandse zeehaven. Jaarlijks doen 8000 binnenvaartschepen de haven aan.

De kaarten op deze pagina laten zien dat de haven, gelegen achter het Rotterdamse haven- en industriële complex en op een driesprong van vaarwegen, een van de belangrijkste binnenvaartknooppunten van Europa is. Het is de thuishaven voor meer dan de helft van de Nederlandse binnenvaartvloot.

Het zeehavengebied biedt nog kostbare haven- en industrie-terreinen waar in het Rijn- en Maasmondgebied grote vraag naar is. De gemeente Dordrecht, de regio, de Zuidvleugel, de provincie Zuid-Holland en het rijk beschouwen alle het havengebied als een



belangrijke motor van de economie. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft herhaaldelijk zijn belangstelling laten blijken. Bedrijven nemen regelmatig contact op met het ondernemingsloket met vragen over vestigingsmogelijkheden.

Doordat 66 ha. niet of weinig gebruikt wordt, kan het zeehavengebied goed inspelen op de sterk gegroeide invoer via Rotterdam en de vraag naar kadegebonden en havengerelateerde terreinen.

Een recent Ecorys-onderzoek leidde tot de conclusie dat in de periode 2004-2020 in Zuid-Holland-Zuid behoefte is aan 345 ha. bedrijventerreinen. Daarvan is 210 ha. nodig in de Drechtsteden. Van de 345 ha. dient 40 ha. nat bedrijventerrein te zijn en die behoefte bestaat uitsluitend in de Drechtsteden. De positie ten opzichte van aan het water gelegen bedrijventerreinen is zichtbaar op kaart op pagina 19.

Het belang van de economische ontwikkeling van de zeehaven wordt ook door andere overheden onderkend. Het Ministerie van

Economische Zaken oordeelt dat de potentie van het zeehavengebied in economisch opzicht zelfs van nationale betekenis is. EZ heeft aan dit 'TOP-project' financiële steun toegezegd. Ook is er financiële steun ontvangen of toegezegd vanuit het Grotestedenbeleid, de provincie Zuid-Holland en de Drechtsteden.

Het Drechtstedenbestuur werkt aan een regionale bedrijventerreinenstrategie die ruimtelijke clustering bevordert zodat concentraties van natte en zwaardere bedrijvigheid gegarandeerd kunnen worden. Revitalisering van de zeehaven wordt ook genoemd in de in 2006 vastgestelde visie Motor in de Delta van het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel als een onderdeel van de Zuidvleugelprioriteit om de kwaliteit van de Deltapoort te verhogen.

Alle overheden zijn het er dus over eens dat bedrijventerreinen waar een hogere categorie milieubelasting mogelijk is, zoals het zeehavengebied Dordrecht, zeldzaam zijn en in stand gehouden moeten worden.

in 2004 circa € 450 miljoen toegevoegde waarde. In de periode 2001-2004 heeft een afname van de werkgelegenheid plaatsgevonden van circa 15%, terwijl de toegevoegde waarde juist gegroeid is, zij het slechts met 1%. Het is de vestigingsplaatsfunctie (havengebonden industrie, groothandel en zakelijke diensten) die voor het overgrote deel van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde zorgt. De strikt locatiegebonden werkgelegenheid bedraagt ruim 2600 personen.

Het aantal afgehandelde goederen is gedaald van 2,5 miljoen ton in 1997 naar circa 2,2 miljoen ton in 2004. Deze afname werd vooral veroorzaakt door de afname van de overslag van bulkclading (o.a. ruwe mineralen).

In 2005 nam het tonnage nog af met 2%, maar in 2006 steeg dit weer met 3,4% ten opzichte van 2005.

2.3 Marktanalyse

Om tot een goede beoordeling van de kansen op de markt te komen is aan Buck Consultants International (BCI) gevraagd een marktanalyse op te stellen. Onderdeel daarvan is een inschatting van de risico's (van het tempo) waarin marktontwikkelingen zich zullen voltrekken. Er is gekeken naar de economische ontwikkeling van het haven-industriële complex in het Rijn- en Maasmondgebied om vervolgens nader in te zoomen op de economische positionering van zeehavens Dordrecht. De studie is uitgevoerd op basis van data-analyses, onderzoek van publicaties over de ontwikkeling van zeehavens in Nederland en de interpretatie van vijftig door de projectorganisatie gevoerde gesprekken met relevante (markt)partijen.

2.3.1 Economische positie van de zeehaven

Het aantal vestigingen, de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die havengerelateerde bedrijvigheid in Dordrecht genereert zijn fors. Ruim 4000 arbeidsplaatsen genereerden volgens de Havenmonitor



2.3.2 Ontwikkelingen in het havenindustriële complex

Het havenindustriële complex (ook wel het zeehavengebied Rijn- en Maasmond genoemd) bestaat uit verschillende zeehavengemeenten, waaronder Rotterdam en ook Dordrecht. Uit de ontwikkeling van goederenstromen blijkt dat er op de schaal van dit hele complex nog steeds een behoorlijke groei plaatsvindt (zowel zeevaart als kustvaart) in verschillende ladingsoorten (vooral containers). De verwachting is dat deze groei zich doorzet.

Voor de periode tot 2020 wordt in de haven van Rotterdam uitgegaan van een groei van de overslag tot 480 miljoen ton in vergelijking met de 370 miljoen ton die in 2005 is overgeslagen. Ruim 60% van deze groei wordt naar verwachting behaald met de overslag van containers.

Juist deze ontwikkeling biedt de komende jaren extra kansen voor de zeehaven van Dordrecht door zich op nichemarkten te richten die in de Rotterdamse haven minder efficiënt kunnen worden bediend zoals de afhandeling van specifieke kustvaartvracht, bedrijven die actief zijn in stukgoedmarkten (fruit, papier, metaal, etc.), projectlading (o.a. machines, grote ladingstukken) en kleinschalige havengebonden industrie (o.a. voedingsmiddelen en bouwmaterialen).

Daarbij komt dat de haven van Rotterdam de komende jaren met een toenemend capaciteitsstekort te kampen krijgt want de Tweede Maasvlakte is voorlopig nog niet gereed en het duurt nog enkele jaren voor de herstructurering van het Waal- en Eemhavengebied enige nieuwe ruimte biedt. Voor de zeehaven van Dordrecht schept dit kansen, omdat hier dergelijke kavels juist aanwezig zijn. De potentiële groei zit vooral in goederenstromen richting de Baltische Staten die gelden als doorvoerlanden richting Rusland. Daarnaast vormen de kustvaartstromen tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland een groeiemarkt.

Naast de ontwikkeling van de goederenstromen is de economische structuur en met name de toegevoegde waarde in de Rijn- en Maasmond onderzocht. In de periode 2001-2004 groeide het aantal zeehavengerelateerde vestigingen en werkgelegenheid. Ook groeide de toegevoegde waarde.

Dordrecht profiteert nauwelijks van deze bedrijvendynamiek in de regio. Met name de dynamiek in de sector handel en distributie biedt kansen voor de Dordtse zeehaven, mits locaties concurrerend in de markt gezet worden.

Andere ontwikkelingen elders in de regio, zoals Hoekse Waard, Moerdijkse Hoek, 's-Gravendeel en Gorinchem bieden zowel kansen als bedreigingen. De ontwikkeling van grote (logistieke) bedrijventerreinen in Moerdijkse Hoek en de Hoeksche Waard is nog met de nodige onzekerheden omgeven. Ontwikkelingen in Gorinchem (revitalisering Avelingen) leiden slechts tot een geringe hoeveelheid extra ruimte. In Dordrecht kan juist op relatief korte termijn extra ruimte beschikbaar komen.

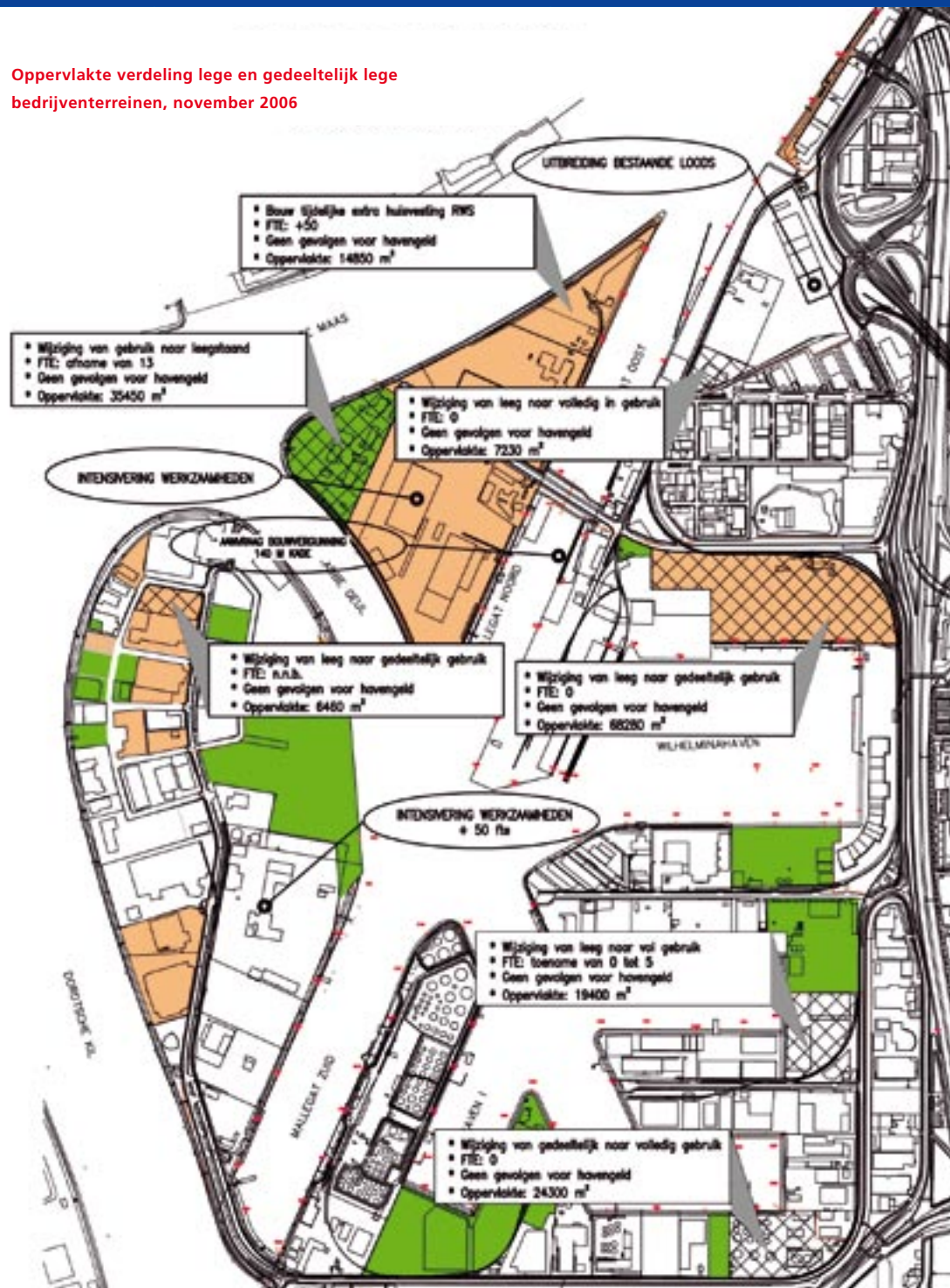
Marktconsultatie

Dat de zeehaven Dordrecht voldoende potentie heeft blijkt uit de uitgebreide marktconsultatie die heeft plaatsgevonden. Uit circa vijftig gesprekken in de afgelopen twee jaar met rederijen, terminal operators, logistieke dienstverleners, productiebedrijven, vastgoedmaatschappijen, verladers, Havenbedrijf Rotterdam en verschillende brancheorganisaties, werd duidelijk dat er veel interesse is voor Dordrecht.

Verschiedende rederijen vrezen de toenemende congestie in Rotterdam en prijzen de bereikbaarheid van Dordrecht. Ook terminal operators zien potentie in Dordrecht. Een deel van de markt zou wellicht efficiënter afgehandeld kunnen worden dan in Rotterdam.

Voor logistieke dienstverleners is Dordrecht een interessante optie wanneer logistieke operaties met toegevoegde waarde (value added logistics) kunnen plaatsvinden. Dordrecht kan dan een interessant alternatief zijn in door-to-door-verkeer met andere Europese regio's. Dit biedt kansen om short sea verkeer via Dordrecht te laten varen, wat zeehavengeld oplevert. Het is vooral interessant omdat dit bedrijven aantrekt die value added-services (opslag, verpakking, assemblage e.d.) bieden aan delen van de goederenstromen die via Dordrecht worden behandeld. Dit betreft vooral goederenstromen van producten uit het Verenigd Koninkrijk, Oost-Europa en Rusland. Daarnaast zien de respondenten de beschikbaarheid van kadekavels als een belangrijke kracht van de zeehaven Dordrecht.

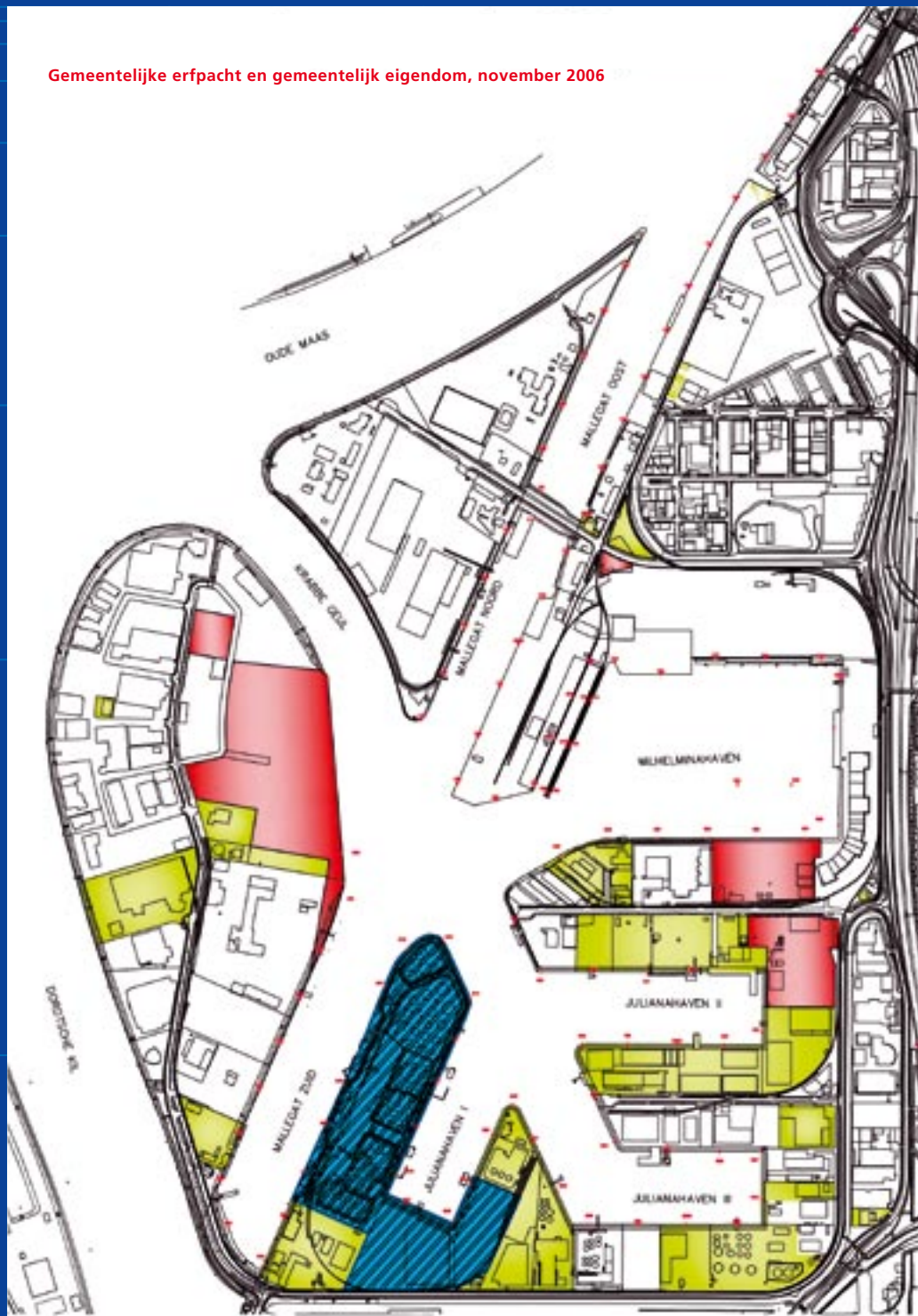
Oppervlakte verdeling lege en gedeeltelijk lege
bedrijventerreinen, november 2006



Tussen juni 2005 en november 2006 is de economische activiteit toegenomen, zijn enkele terreinen van eigenaar gewisseld en is één terrein aan de leegstand toegevoegd.

- Leeg staand oppervlak/gebouw.
- Gedeeltelijk leeg staand oppervlak/gebouw.

Gemeentelijke erfpacht en gemeentelijk eigendom, november 2006



- Gemeentelijk eigendom, uitgegeven in erfpacht.
- Gemeentelijk eigendom, verhuurd.
- Gemeentelijk eigendom, overig.

Geen enkele marktpartij is negatief over de zeehaven van Dordrecht. Maar de geïnterviewden zeiden wel duidelijk dat ze niet geïnteresseerd zijn als de geluidsproblematiek niet wordt opgelost.

De zeehaven van Dordrecht is dus met name interessant voor kleine en middelgrote rederijen die op zoek zijn naar ruimte buiten de mainport Rotterdam. Het vestigen van één of enkele middelgrote rederijen kan volgens BCI leiden tot een overslagvolume van circa 300.000 TEU (standaardcontainers).

Marktrisico's

Op basis van de analyses en de marktconsultatie en gezien de getoonde belangstelling in de afgelopen jaren naar beschikbaar terrein in zeehaven Dordrecht, is er voldoende marktinteresse. Het in een redelijk tempo tot 2014 door de markt opnemen van alle terreinen die in de zeehaven van Dordrecht beschikbaar zijn, hoeft dan ook geen probleem te zijn. De timing van de revitalisering is cruciaal. Vooral de eerstvolgende jaren is er veel behoefte aan overslagcapaciteit. Over vier jaar is de haven van Rotterdam al een eind verder met het oplossen van de problemen m.b.t. de beschikbare (kleinschalige) kavels. Desalniettemin blijft de beschikbaarheid van kadekavels en 'droge haventerreinkavels', zoals op Duivelseiland, een interessant en perspectiefvol gegeven.

2.4 Ontwikkelingsaspecten

2.4.1 Eigendomsverhoudingen

De ruimte voor revitalisering in het zeehavengebied bedroeg eind 2006 66 ha. waarvan 31 ha. geheel leeg is en 35 ha. gedeeltelijk in gebruik. Door de oplevende economie zijn het afgelopen jaar verschillende terreinen in gebruik genomen. Een ander terrein is aan de leegstand toegevoegd. Het huidige gebruik van het zeehavengebied is weergegeven in de kaart op pagina 21.

De eigendomssituatie 2006 is weergegeven in de kaart 'gemeentelijk eigendom' op pagina 22. De gemeente heeft zelf grond in eigendom. Het meeste is verpacht (groen) of verhuurd (blauw). De rode terreinen zijn vrij om uit te geven.

2.4.2 Geluid

Een groot probleem bij de revitalisering is dat de zeehaven sinds 2004 'op slot zit' voor nieuwe opties en initiatieven waarvoor milieuvergunningen nodig zijn: er is onvoldoende geluidsruimte beschikbaar om tot uitvoering van plannen te komen voor het zeehavengebied. Op dit moment wordt de wettelijk vastgestelde 50dB(A) zonegrens rondom de zeehaven van Dordrecht op enkele plaatsen overschreden. Ten gevolge van een uitspraak van de Raad van State mogen nieuwe milieuvergunningen slechts worden afgegeven als de overschrijdingen zijn opgeheven.

Op dit moment kunnen alleen zogenoemde AMvB-bedrijven zich vestigen die slechts meldingsplichtig zijn en geen milieuvergunning nodig hebben. Maar de kade- en zeehavengebonden bedrijven, waarvoor het zeehavengebied bij uitstek is bedoeld, hebben vrijwel zonder uitzondering een milieuvergunning nodig die op dit moment niet kan worden verleend.

2.4.3 Lucht

Op het zeehavengebied is het Besluit luchtkwaliteit van toepassing waardoor er beperkingen zijn aan het gebruik. Als er een uitbreiding van de activiteiten plaatsvindt, bijvoorbeeld door demping van een deel van de haven en daaraan gerelateerde nieuwe activiteiten, dienen die binnen de normen van het Besluit luchtkwaliteit te blijven.

2.4.4 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het zeehavengebied is heel gunstig. Vlak langs de A16 gelegen, bereikbaar over water vanuit alle kanten en met een stamlijn verbonden aan het spoornet op enkele kilometers afstand van Kijfhoek, het grootste rangeerstation van Nederland.

Voor de bereikbaarheid is het belangrijk dat de toegangspoort tot de zeehaven bij het Glazenplein niet verstopt raakt. Dat leidt niet alleen tot vertraging maar ook tot gevaarlijke situaties op de A16.

2.4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid is een belangrijk onderwerp bij de beoogde intensivering van de zeehaven. De problematiek heeft vooral betrekking op het transport van gevaarlijke stoffen via de weg en het spoor. Op dit moment is het geen knelpunt.

2.5 Belanghebbende en relevante partijen

De gemeente Dordrecht heeft de afgelopen jaren verschillende belanghebbende en andere relevante partijen betrokken bij de gedachtevorming over de zeehaven.

Ondernemingen in het zeehavengebied

Om te beginnen wordt met het zittende bedrijfsleven intensief contact onderhouden. Met de directies vindt twee maal per jaar afstemming en overleg plaats over de geluidsproblematiek en de revitalisering.

De bewoners van Wieldrecht

Twee maal per jaar zijn de bewoners van Wieldrecht geïnformeerd over de voortgang. Zij maken zich zorgen over hinder die wordt veroorzaakt door met name het vrachtverkeer.

De bewoners aan de oostzijde van de A16

Hoewel deze bewoners binnen de geluidcontour vallen is voornamelijk geen overleg met hen gevoerd. De zeehaven is voor hen in de praktijk op dit moment niet relevant omdat het geluid van de zeehaven verloren gaat onder het geluid dat afkomstig is van de A16.

Tot nu toe was te weinig bekend over de ontwikkeling van de zeehaven om deze bewoners in het proces te betrekken. Dit zal vanaf nu wel gebeuren.

Voor Wielwijk en Krispijn zijn nieuwe stedenbouwkundige plannen in voorbereiding waarin rekening zal worden gehouden met de revitalisering van de zeehaven.

In de verkeersplannen van Dordrecht is een verbetering opgenomen van de parallelstructuur van de A16 waardoor het verkeer daar beter afgewikkeld kan worden. Dat zal een gunstige invloed hebben op de vermindering van hinder die de A16 en de parallelwegen veroorzaken.

Project Maasterras

Het noordelijke gedeelte van het zeehavengebied wordt geacht deel uit te gaan maken van het project Maasterras (na 2011).

Het Maasterras ligt voor een groot deel binnen de 50dB(A) geluidcontour van het zeehavengebied. Met die contour wordt rekening gehouden. De stamspoorlijn is bij het Maasterras een beperkende factor voor ontwikkelings- en milieuruimte, zij het een kleine. Het weghalen of verleggen van de stamspoorlijn is echter zo kostbaar dat dit geen reële optie is.

Gemeente 's-Gravendeel

De gemeente 's-Gravendeel heeft plannen onderzocht om het HKS-Heuvelmanterrein (Klein Koninkrijk) te herbestemmen voor woningbouw. Het nu geheel private terrein ligt binnen de 50dB(A) geluidcontour van het zeehavengebied. Mede door de beperkingen die hierdoor worden opgelegd, onderzoekt Drechtsteden de optie om het HKS-Heuvelmanterrein te herontwikkelen voor woningbouw en scheepvaart gerelateerde bedrijvigheid.

In onderling overleg zal naar de beste combinatie van de verschillende belangen worden gezocht.

Gemeente Zwijndrecht

In 2006 heeft Zwijndrecht de revitaliseringopgave van zijn havengebieden onderzocht. Daar komen voor het Dordtse zeehavengebied geen beperkingen uit voort. De gemeente Zwijndrecht is betrokken bij de aanpak van de geluidsproblematiek.

Drechtsteden

Het zeehavengebied Dordrecht is een van de projecten waar Drechtsteden in investeert in het kader van Manden Maken. Drechtsteden maakt ook deel uit van het bestuurlijk overleg over de geluidsproblematiek en is een belangrijke co-financier voor de revitalisering.

Drechtsteden heeft een bedrijvenstrategie in voorbereiding met een behoeferaming tot 2030. Uit de analyse blijkt het grote belang van (zee)havengebonden bedrijventerreinen voor de regionale economie. Het aandeel van de regionale werkgelegenheid op bedrijventerreinen is in vergelijking met andere regio's in Nederland erg hoog. In totaal is er tot 2020 behoefte aan 100 ha. nieuw bedrijventerrein in de Drechtsteden en nog eens 100 ha. in het decennium daarna.

Provincie Zuid-Holland

Het college van GS heeft zich als doel gesteld om 500 ha. bedrijventerrein te revitaliseren en 500 ha. nieuw bedrijventerrein aan te leggen.¹⁾ De zeehaven van Dordrecht is daarin als speerpunt opgenomen. De provincie heeft zich ook ingespannen de zeehaven hoog op de prioriteitenlijst van het Ministerie van EZ te laten komen.

De provincie is een actieve en belangrijke co-financier van de revitalisering. En zij participeert in de aanpak van de geluidproblematiek.

Ministerie van Economische Zaken ²⁾

Het zeehavengebied is één van de revitaliseringprojecten die speciale aandacht krijgen van het Ministerie van EZ en voor subsidie in aanmerking komen in het kader van de zogenoemde Topperregeling. Na het bezoek van de staatssecretaris van Economische Zaken op 23 februari 2005 is op haar voorstel een interbestuurlijke projectgroep ingesteld om te helpen met het oplossen van de geluidproblematiek. Deelnemers daarin zijn het Ministerie van EZ, het Ministerie van VROM, de provincie Zuid-Holland, de Milieudienst Zuid-Holland-Zuid en de gemeente Dordrecht. Aanvankelijk werd alleen aandacht besteed aan de geluidproblematiek, maar inmiddels staat ook de luchtkwaliteit op de agenda.

- 1) Stappen vooruit. Meerjarenprogramma bedrijventerreinen 2004-2007, vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, 28 september 2004.
- 2) Er is een bestuursakkoord gesloten tussen het Ministerie van EZ, de provincie Zuid-Holland en het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel ten aanzien van overleg en coördinatie van inspanningen rond een twaalfal projecten waarvan de zeehaven Dordrecht er één is.

Ministerie van VROM

Met het Ministerie van VROM is regelmatig overleg over de toepasselijkheid van de milieuwetgeving en over het Plan van Aanpak Geluidproblematiek. De 'casus Dordrecht' is onder ambtelijke en bestuurlijke deskundigen een voorbeeld voor de mogelijke aanpak van milieuvraagstukken op andere bedrijventerreinen.

2.6 Samenvatting

De marktanalyse heeft aangetoond dat de combinatie van groei van de kustvaartstromen, de groei van de binnenvaart en de logistieke knooppuntfunctie van de zeehaven Dordrecht, perspectiefrijk is. De diepte van de zeehaven (9,45 m.) en het aanbod van kadekavels maakt de zeehaven Dordrecht tot een heel interessante locatie. Verschillende ondernemingen hebben de afgelopen jaren bij de gemeente naar mogelijkheden geïnformeerd om zich in het zeehavengebied te vestigen, maar door de geluidsproblematiek kon de gemeente aan die belangstelling niet tegemoet komen.

De timing van de revitalisering is cruciaal. Door het capaciteitstekort van de Rotterdamse haven is vooral de komende jaren veel behoefte aan overslagmogelijkheden in het zeehavengebied van de Rijn- en de Maasmond.

De afgelopen jaren zijn de bedrijven in het gebied en de bewoners van Wieldrecht geïnformeerd over de gedachtevorming. Ten aanzien van de bewoners aan de oostzijde van de A16 gaat dat vanaf nu ook gebeuren. De gemeente heeft vanaf het begin ook nauw overleg gevoerd met de provincie en met de betrokken ministeries en zich verzekerd van hun positieve betrokkenheid bij de revitalisering. Dat heeft geleid tot financiële en bestuurlijke medewerking.



Bedrijventerrein Kil 3, ten zuiden van Kil 2 en het zeehavengebied, is al voor een belangrijk deel uitgegeven.

3

Strategie

Voor de revitaliseringsstrategie zijn twee lijnen van belang.

De ene lijn is die van het benutten van een aantal concrete, op het eerste gezicht haalbare deelprojecten (hierna business cases te noemen), die de afgelopen jaren op de agenda zijn gekomen (paragraaf 3.1).

De andere lijn gaat over het aanpakken van de factoren die de ontwikkeling van de haven als geheel beïnvloeden (3.2).

Uitgangspunt daarbij is dat het karakter van het gebied als zeehaven beschermd en versterkt wordt. Er wordt maximaal ingespeeld op de eigenschappen en de identiteit van het gebied als een overslagfaciliteit voor de kustvaart en alles wat daaraan verwant is. Voor zover de gemeente daarop invloed heeft, zal dan ook uitsluitend vestigingsruimte worden geboden aan bedrijven die dit soort kade- en haven-gerelateerde activiteiten ondernemen.

3.1 De business cases

In de afgelopen jaren zijn enkele concrete potentiële projecten in de zeehaven op verschillende manieren aan de orde gekomen. In de tussenrapportage van 28 juni 2005 heeft de gemeente geconcludeerd dat een vijftal daarvan een grote bijdrage kan leveren aan het revitaliseren van de zeehaven. Deze cases kunnen de doeleinden van de revitalisering dichterbij brengen. Bovendien beschikt de gemeente in deze gevallen over mogelijkheden om te activeren en te sturen.

De locatie van de vijf cases is in groen in beeld gebracht op pagina 29. (In de Wilhelminahaven is in een lichtgrijze kleur de plaats aangegeven waar het onderwaterdepot wordt aangelegd.)

De business cases zijn de concrete projecten die het hart vormen van de revitalisering van de zeehaven. Hieronder worden ze afzonderlijk beschreven en geanalyseerd. Het belangrijkste kenmerk van deze

uitwerking is dat ze gedaan wordt vanuit publiek perspectief, met een duidelijke afbakening tussen publieke taken en privaat initiatief. Het zijn stuk voor stuk cases die zonder actieve publieke bemoeienis niet of nauwelijks van de grond kunnen komen.

De publieke taak bij de revitalisering is vooral faciliterend, waarbij het hoofduitgangspunt is dat de gemeente alleen investeert als er ‘publiek rendement’ te behalen is. Dit rendement kan bestaan uit:

- Een positief saldo van publieke inkomsten, waarmee ze de publieke investeringen kan terugverdienen.
- Toename van het aantal directe arbeidsplaatsen.
- Economische meerwaarde.
- Intensivering van het ruimtegebruik (toename oppervlak in gebruik genomen terreinen).

Investeringen in klantspecifieke infrastructuur, overslagfaciliteiten en dergelijke worden in principe aan private partijen overlaten. Wel wordt op hoofdlijnen naar het private perspectief gekeken om het realiteitsgehalte van een specifieke case vanuit de markt te kunnen beoordelen. En om te beoordelen of publieke facilitering de moeite en risico's waard zijn.

De vigerende milieu- en ruimtewetgeving leggen in sommige gevallen restricties op voor realisatie van elke afzonderlijke case. In de uitwerking is de huidige situatie echter niet als beperking aangehouden. Er is verondersteld dat de business cases qua milieuvergunningen en bestemmingen binnen redelijke termijn haalbaar kunnen worden gemaakt. Dit is wel een harde voorwaarde voor de slagingskans van elke afzonderlijke business case.

Hieronder worden de afzonderlijke business cases behandeld.



De locaties van de vijf business cases die samen het hart van de revitalisering vormen.
Het lichtgrijze vlak in de Wilhelminahaven geeft de locatie van het onderwaterdepot aan.

3.1.1 Kustvaartterminal (Wilhelminaterminal)

De BV Zeehavenbedrijf Dordrecht (ZHD) is een particuliere onderneming die al sinds 1968 havengebonden activiteiten uitvoert. Het huidige terrein is deels eigendom van ZHD en deels bij ZHD (recent) in erfpacht van NS. De waterbodem is eigendom van de gemeente Dordrecht.

ZHD behandelt in Dordrecht ruim 2 miljoen ton, grotendeels bulklading, per jaar en is daarmee verreweg de grootste gebruiker van het zeehavengebied. De hiermee samenhangende scheepsbewegingen dragen ongeveer € 1 miljoen havengeld af. De onderneming biedt werk aan ongeveer 75 personen.

ZHD heeft al enkele jaren geleden het idee geopperd om terrein te winnen door een deel van de Wilhelminahaven te dempen. Dat zou ZHD de gelegenheid geven haar stuwadoorsactiviteiten uit te breiden naast de ontwikkeling van het zogenaamde ‘captive ladingconcept’ dat ze ook in Moerdijk hanteert. Captive lading betreft producten die in de haven worden verwerkt, bewerkt of verpakt en vervolgens de haven in bewerkte staat weer verlaten. Dit levert relatief meer werkgelegenheid op.

Sinds enige tijd vindt bij ZHD ook, met gebruikmaking van een mobiele kraan, overslag van containers plaats in de orde van grootte van 20 à 30.000 TEU per jaar. Door de grote groei van de kustvaart ziet ZHD kansen om een terminal te bouwen en te exploiteren voor het overzetten van containers van kustvaarders op vrachtauto's, binnenvaartschepen of spoorwagens (en vice versa), een short sea containerterminal (SSTC). De terminal wil ZHD ontwikkelen tegelijk met het captive lading concept. Daarvoor is het essentieel dat ZHD langdurige contracten met zakelijke partners kan afsluiten.

ZHD ziet de kans om in te spelen op twee kansrijke concepten: de groei van de kustvaart en het bewerken van captive lading. Daarvoor heeft het bedrijf vergunningen nodig om eventueel een deel van de Wilhelminahaven te dempen en een nieuwe kade aan te leggen. Hierna wordt dit project de Wilhelminaterminal genoemd.

Ontwikkelingsmodellen

Er zijn twee modellen in bespreking.

In het grote model wordt 10 ha. van de Wilhelminahaven gedempt waardoor een terminal ontstaat met een oppervlakte van ruim 26 ha. voor havengebonden activiteiten en een totale kadelengte van 1300 meter. Dit biedt volgens ZHD voldoende operationele ruimte om een overslag mogelijk te maken van 700.000 standaardcontainers (TEU) per jaar. Hieronder zal echter blijken dat het waarschijnlijk niet mogelijk is een terminal van deze capaciteit te exploiteren binnen de grenzen van de milieu- en ruimtelijke regelgeving. ZHD gaat in zijn plannen uit van een terminal met een grootte van 300.000 à 350.000 TEU per jaar. Dit masterplan concentreert zich daarom op de mogelijkheid om een terminal met een capaciteit van 350.000 TEU mogelijk te maken. Mocht in de loop van de tijd blijken dat de milieugrenzen toch meer ruimte bieden, dan treedt een nieuwe situatie in.

Een minder ambitieus model houdt in dat in de Wilhelminahaven wel een containeroverslag wordt gebouwd, maar dat de haven niet wordt gedempt. Het is aan ZHD om de private mogelijkheden van dit model in kaart te brengen. In beide modellen is de vraag aan de orde of er naast overslag ook captive lading kan worden verwerkt.

Publieke investering

De betrokkenheid van de gemeente in deze business case houdt in dat zij in onderhandeling met de private partij afspraken maakt over infrastructurele aanpassingen in het havenbekken waardoor de terminal mogelijk wordt.³⁾ De overige investeringen in het aanleggen van kades, dempen van de haven en inrichting van het terrein worden gedaan door ZHD. Deze private investering belooft volgens een raming van ZHD € 25 à € 70 miljoen.

3) Dit heeft betrekking op het verwijderen van boeien en het aanleggen van een nieuwe ligplaats voor boord-boord overslag, het op diepte brengen van de waterbodem en het aanbrengen van damwanden.

De gemeente kan haar (relatief geringe) investeringskosten bij de initiatiefnemer in rekening brengen. Zij kan ook ervoor kiezen deze kosten geheel of deels voor eigen rekening te nemen met het oog op de te verwachten extra havengelden en de economische impuls voor het gebied.

De terminal verhoogt de gemeentelijke inkomsten. Indien, bijvoorbeeld, wordt uitgegaan van 450 extra scheepsbewegingen per jaar betekent dit extra inkomsten van ruim € 1 miljoen per jaar aan havengelden bij een terminal met een doorzet van 350.000 TEU /jaar. Door het aanleggen van een aangepaste locatie voor boord-boordoverslag, blijven die inkomsten ook gehandhaafd. De wachtplaatsen verdwijnen deels. De hieraan gerelateerde opbrengsten zijn echter nihil.

Het ontwikkelen van deze terminal zal zeker een economische spin off generen. De omvang hiervan is afhankelijk van het uiteindelijke overslagvolume en meer nog van het soort bedrijven dat voor zijn goederenstromen en value added-activiteiten het zeehavengebied en aangrenzende bedrijventerreinen (Kil 3 en 4) als locatie zal kiezen. ZHD zal in alle gevallen een captive ladingstroom ontwikkelen van 1 à 2 miljoen ton per jaar. Dit is onafhankelijk van het wel of niet dempen van een deel van de haven. Als niet wordt gedempt blijven een kleine overslag en een kleine captive ladingstroom bestaan.

In de TNO-onderzoeken is gerekend met een scenario waarbij een deel van de aan- en afvoer per spoor plaatsheeft. Dat betekent dat containers eerst over de weg naar de Waalhaven in Rotterdam worden gereden waar ze op een trein worden gezet. Er is gekeken naar de effecten van dit scenario op de luchtkwaliteit waarbij ook van belang is dat kustvaartschepen doorvaren tot in Dordrecht en niet afmeren in de Waalhaven. In alle gevallen is sprake van een afname van de luchtkwaliteit. Deze luchtvervuiling valt in geld uitgedrukt nog mee, maar is voor het milieu een factor die zwaar weegt.

De conclusie van TNO uit verschillende scenario's en varianten is dat de ontwikkeling van een terminal van 350.000 TEU het meest

realistisch is, zowel vanuit markt- als vanuit infrastructureel oogpunt.⁴⁾

Risico's

De kosten van het baggeren van de waterbodemplaan en het opruimen van eventueel vervuild slib zijn niet exact te begroten. Dit komt echter voort uit de bestaande toestand van de deels verontreinigde waterbodemplaan en niet uit de ontwikkeling van de Wilhelminaterminal. De waterbodemplaan zal hoe dan ook weer op de streefdiepte moeten worden gebracht.

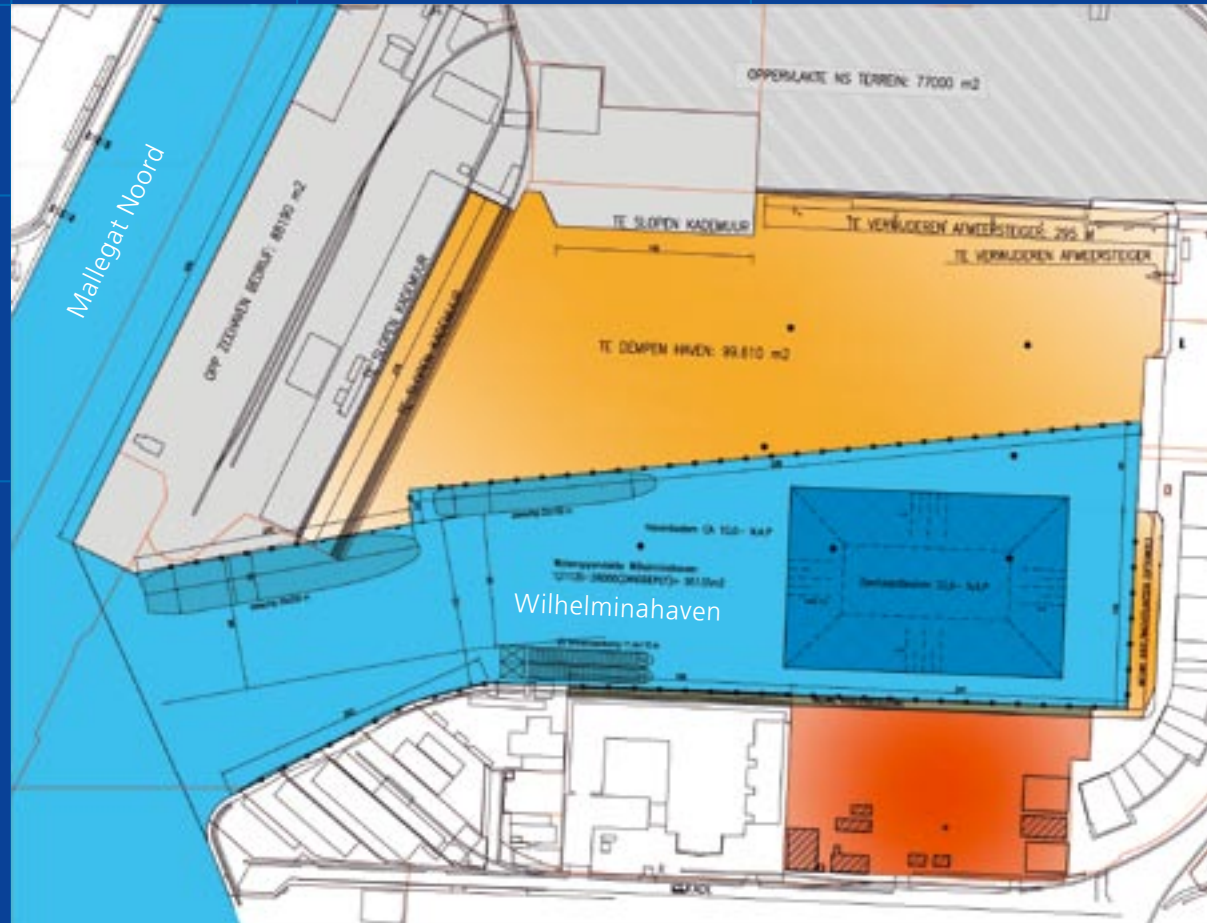
Geluid

De aanleg van de Wilhelminaterminal, in het bijzonder op het eventueel gedempte deel van de haven, is pas mogelijk wanneer er weer ruimte geboden kan worden binnen de geluidzoning. Daartoe moet de zoning worden verruimd en dat vereist een wijziging van het bestemmingsplan, die naar verwachting tot eind 2009, begin 2010 in beslag kan nemen. Ook om de gevolgen voor de geluidhinder te beperken wordt voorsnog uitgegaan van een terminal met een capaciteit van 350.000 TEU. Zie verder paragraaf 3.2.1.

Bereikbaarheid

De ontwikkeling van een kustvaartterminal leidt tot toename van het vrachtverkeer. Deze is echter klein ten opzichte van het totale vrachtverkeer in de omgeving van Dordrecht. Er zijn geen maatregelen nodig op de hoofdwegenstructuur, anders dan al worden overwogen. Wel is het onvermijdelijk de Mijlweg te verbreden tussen de Van Leeuwenhoekweg en het Glazenplein zodat de zeehaven vanaf de snelweg gemakkelijk toegankelijk wordt en het inkomende verkeer niet tot files in de tunnel leidt. Zie verder paragraaf 3.2.3.

4) De bijbehorende netto-contantewaardeberekeningen zijn conservatief opgesteld. Ze kunnen positiever uitvallen wanneer kustvaartschepen schoner worden, als de filedruk toeneemt en als treinen rechtstreeks naar de Betuwelijn rijden. Bovendien is er geen rekening mee gehouden dat de private partij de Wilhelminahaven waarschijnlijk goedkoper kan dempen dan – zoals nu is berekend – de overheid dat zou kunnen. De invloed van deze factoren is echter niet zo groot dat een terminal van 750.000 TEU binnen bereik zou komen.



- Te dempen gedeelte van de Wilhelminahaven.
- Onderwater zand- en grinddepot.

Luchtkwaliteit

Wat betreft de luchtkwaliteit is tot nog toe alleen een verkennende berekening beschikbaar die uitgaat van een terminal met een capaciteit van 700.000 TEU, dus twee maal zo groot als wat vooralsnog als realistisch wordt beschouwd. Daarbij wordt rekening gehouden met een toename van het verkeer op de A16 en een volledig ontwikkeld Maasterras. Uit deze berekening blijkt die combinatie leidt tot te veel emissies. Er moeten of maatregelen getroffen worden of een saldering van emissies in de regio plaatsvinden om binnen de wettelijke grenzen te blijven. (Zie paragraaf 3.2.2).

Relatie met onderwaterdepot

Er bestaat een ruimtelijke relatie tussen de kustvaartterminal en de vijfde business case, het onderwaterdepot (zie paragraaf 3.1.5). Zij maken namelijk gebruik van hetzelfde havenbekken. Voor de uitwerking van deze business cases wordt ervan uitgegaan dat beide tot ontwikkeling komen. De kosten voor het baggeren, saneren en verwijderen van de ligplaatsen komen dan ook gedeeltelijk ten laste van beide cases. Indien slechts één van de cases tot ontwikkeling komt, moeten alle baggerkosten aan die business case worden toegerekend.

Kade, water en haventerrein Wilhelminahaven

Oppervlakte 2006	16 ha.
Eigendomssituatie	Terrein: deels eigendom ZHD bv, deels eigendom NS, in erfpacht bij ZHD. Waterbodem: eigendom Dordrecht.
Staat van inrichting	Terrein: bestraat, deels gesaneerd door NS, één hoofdgebouw. Waterbodem: vervuild (klasse 3/4).
Ontsluiting	Weg, spoor, water.
Overslagfaciliteiten	Kade 135 m. Diepte 9,45 m.
Nutsvoorzieningen	Aanwezig op terminal.
Milieueffecten	Geluidsproductie van overslag. Verkeersdruk (weg, spoor).
Bijzonderheden	Flexibel gebruik mogelijk.

3.1.2 Prins Willem-Alexanderkade

Situatie

De Prins Willem-Alexanderkade is in 2004 door de gemeente Dordrecht aangelegd. De kade heeft een lengte van 427 meter, het terrein is circa 7,78 ha. groot. Het terrein is nog niet verhard en in principe in bouwrijpe staat. Ingebruikname wordt momenteel verhinderd door het ontbreken van geluidsruijme en het dus niet kunnen verlenen van een milieuvergunning.

Het overgrote deel van de publieke investeringen is reeds gedaan door het aanleggen van de kade en de eigendom van het achterliggende terrein.

In deze business case wordt een onderscheid gemaakt tussen de kadestrook die bestaat uit de eerste 50 meter achter de kade en en het achterliggende terrein.

Vorm van uitgifte

Het is de bedoeling dat de kadestrook hoe dan ook eigendom blijft van de gemeente en een openbare functie houdt. Wel is het mogelijk voor het gebruik van de kadestrook een langdurige concessie aan een private partij te verlenen voor stuwadoring.

Het achterliggende terrein (5,63 ha.) kan worden verkocht of verhuurd, aan één of meerdere private partijen.

Om tot een gebruik te komen dat voor de gemeente de hoogste opbrengst heeft, zal een Europese aanbesteding worden gedaan. Daarbij zal de markt aanbiedingen kunnen doen voor de kadestrook en het bedrijventerrein afzonderlijk en als één geheel.

Een eerste aanbesteding voor een korte termijn kan beginnen zodra er zekerheid is over een af te geven milieuvergunning, dat is naar verwachting in de tweede helft van 2007. Daarbij wordt rekening gehouden met de aanvankelijk nog beperkt beschikbare geluidsruijme. Zodra er zekerheid bestaat over de verwachte latere uitbreiding van de geluidruimte kan een tweede Europese aanbesteding worden gehouden die aanbiedingen vraagt voor een exploitatieconcessie voor langere termijn.

Publieke investering

De publieke investering in deze business case bestaat uit de kosten die de afgelopen jaren gemaakt zijn en de nog te maken kosten voor egaliseren, ontsluitingsweg, riolering en eventueel kadeverharding.

Bij het in gebruik nemen van de kade zal het aantal scheepsbewegingen toenemen, waardoor havengelden worden gegenereerd. Op basis van 300.000 tot 500.000 ton overslag per jaar, levert dit 100.000 tot 300.000 €/jaar aan extra havengelden op. Dit bedrag zal sterk worden bepaald door het type eindgebruiker die zich hier vestigt en is dan ook onzeker. Door kritisch te zijn bij de uitgifte van het terrein en de concessie kan hier enigszins in worden gestuurd.



Toekomstige bedrijvigheid op de Prins Willem-Alexanderkade.



De Prins Willem-Alexanderkade en het bijbehorende terrein.



Het in gebruik nemen van de kade en het achterliggende terrein genereert zeker een economische spin off. De omvang hiervan is echter sterk afhankelijk van de uiteindelijke activiteiten die op het terrein gaan plaatsvinden.

Risico

Het hangt van de markt en eventuele concurrerende locaties af of en welk type eindgebruiker uiteindelijk geïnteresseerd blijkt. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief is er geen reden om aan te nemen dat deze locatie niet te ontwikkelen is.

Doordat het overgrote deel van de publieke investering al heeft plaatsgevonden is het grootste risico dat de uitgifte en ingebruikname van de kade nog lang op zich laat wachten. De renteverliezen over de gedane investeringen zullen dan nog verder oplopen en het resultaat verslechteren.

Realisatiestrategie

De ingebruikname van de PWA-kade is pas mogelijk nadat er weer geluidsruimte beschikbaar is gekomen. Dit onderwerp wordt uitvoeriger behandeld in paragraaf 3.2.1. Hier is het volgende van belang.

In 2007 zal door enkele geluidreducerende maatregelen een einde komen aan de situatie van zonegrensoverschrijding rond de zeehaven. Bovendien wordt in 2007 het geluidverdeelplan voor de zeehaven gemaakt. Onderdeel daarvan zal zijn dat aan de PWA-kade weer gewerkt mag worden, maar alléén overdag, niet 's nachts. Het nachtwerk telt zeer zwaar mee in de geluidbelasting.

Daarmee is de zeehaven van het slot af, zij het dat de deur pas op een kier staat. Dat is werkbaar omdat de nieuwe klanten voor de PWA-kade zich pas geleidelijk zullen aandienen.

Om de PWA-kade in 2007 in gebruik te kunnen nemen, worden een tijdelijke toegangsweg en verharding aangebracht.

Prins Willem-Alexanderkade

Oppervlakte	7,79 ha.
Eigendomssituatie	Grond en kade eigendom gemeente.
Staat van inrichting	Zo goed als bouwrijp, terrein deels uit te vlakken (nu voorbelast), schoon.
Ontsluiting	Weg, spoor (op ca. 100 m. afstand), water.
Overslagfaciliteiten	Nieuwe kade 427 m en diepte 9,45 m. Verharding kadestrook en toegangsweg ontbreken nog.
Nutsvoorzieningen	In directe nabijheid, door te trekken kade.
Milieueffecten	Afhankelijk van type gebruiker.
Bijzonderheden	Kade is in 2004 opgeleverd, niet in gebruik wegens gebrek ontbreken geluidsruimte.

3.1.3 Kop van de Kilkade

De business case Kop van de Kilkade bestaat uit twee locaties aan de Kilkade op het bestaande bedrijventerrein. Het betreft het voormalige AKZO-terrein, nr.7 (2,46 ha.) en de nummers 2-6 (3,07 ha.).

Beide terreinen zijn leeg komen te staan en in bezit van de gemeente. De terreinen zijn goed ontsloten. De AKZO-locatie aan Kilkade nr. 7 is sterk verontreinigd en zal eerst moeten worden gesaneerd. Na saneren/slopen en opschonen kunnen de terreinen worden verkocht als bouwrijpe grond.

De Kop van de Kilkade vormt de entree van dit deel van het zeehavengebied en het is daarom wenselijk dat deze locaties een representatieve uitstraling krijgen. Het zijn waardevolle locaties waarvan zorgvuldig moet worden bepaald welke invulling ze mogen krijgen. Ook hier moet echter worden vastgehouden aan het principe dat er alleen ruimte wordt geboden aan bedrijven die zich met havengerelateerde zaken bezighouden. Te denken valt aan logistieke bedrijven of ketenregisseurs.

Een ontwikkeling van beide locaties door één partij is in principe mogelijk maar gezien de beperkte samenhang niet erg waarschijnlijk.

Publieke investering

De publieke investering heeft vooral betrekking op de afkoop van de erfpacht van Kilkade 2-6 en het saneren van de AKZO-locatie. Daarnaast zijn er nog beperkte investeringen in het slopen van opstallen en het opschonen van de terreinen.

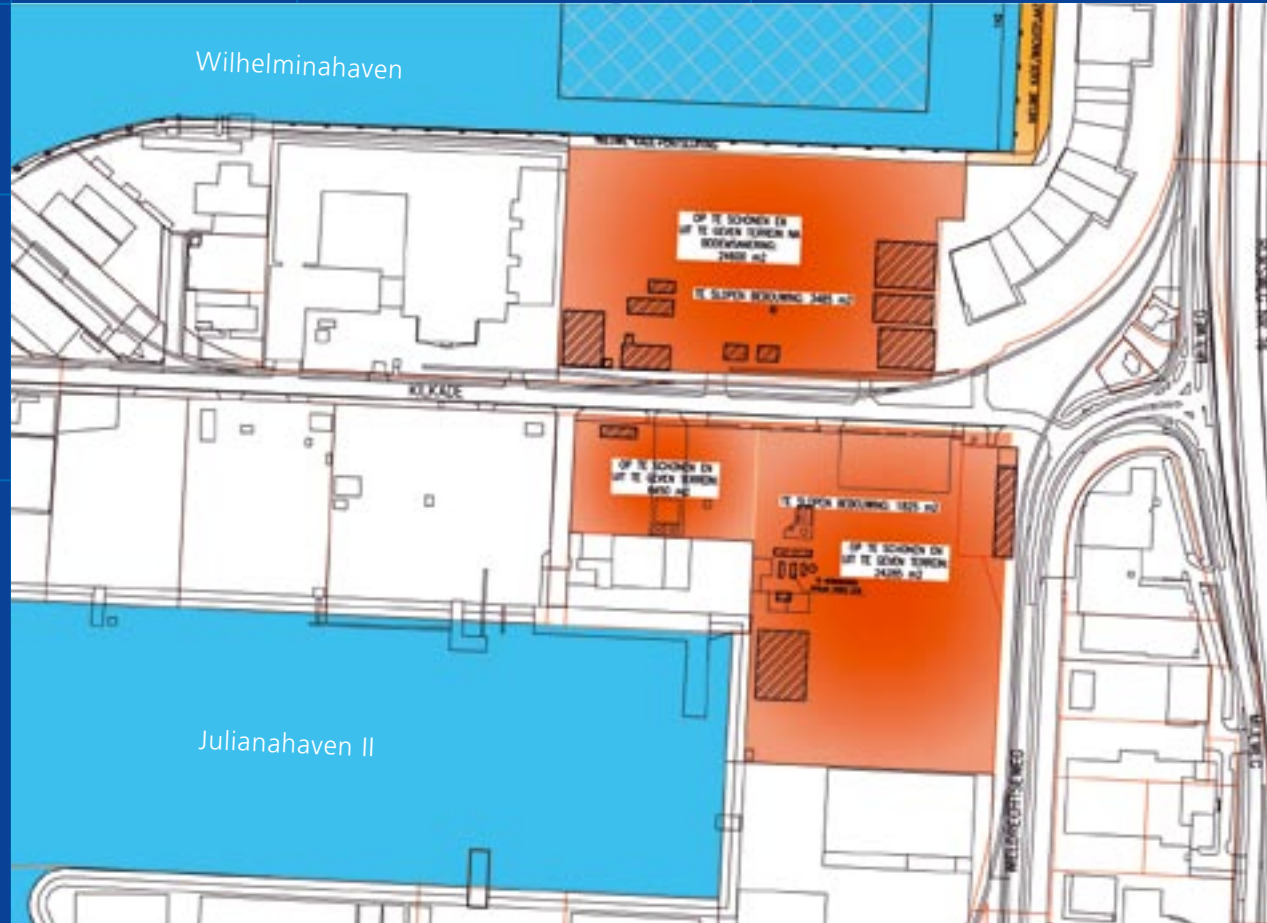
(Her)ontwikkeling van deze locaties zal naar verwachting geringe invloed hebben op een toe- of afname van de havengelden. Er gaat uiteraard wel een economische impuls uit van deze ontwikkeling. De uitstraling van het gebied zal aanzienlijk verbeteren.

Risico's en milieu-effecten

Ten aanzien van geluid, verkeer en lucht zijn er geen bijzonderheden. Uitgangspunt is dat de nieuwe bestemming slechts een gering beslag op de geluidsruimte legt.

Kop van de Kilkade

Oppervlakte	5,53 ha. verdeeld over twee percelen.
Eigendomssituatie	Alle percelen in eigendom gemeente Dordrecht.
Staat van inrichting	Deels bebouwd, bodem Kilkade 7 te saneren, inrichting verwaarloosd.
Ontsluiting	Weg en spoor, beperkt over water.
Overslagfaciliteiten	Kilkade 7: geen Kilkade 2: kade met zeer beperkte lengte in Julianahaven.
Nutsvoorzieningen	Aansluitingen aanwezig op kavels.
Milieueffecten	Afhankelijk van type gebruiker.
Bijzonderheden	Zichtlocatie. Hoge bebouwing zou functioneren als geluidswal.



De twee percelen op de Kop van de Kijkade.

3.1.4 Duivelseiland

Deze business case betreft een gedeelte van Duivelseiland ter grootte van 6,75 ha. Het is gedeeltelijk bebouwd, maar enkele gebouwen zijn rijp voor de sloop. Dit deel van het eiland beschikt niet over een overslagfaciliteit.

Rijkswaterstaat (RWS) is voornemens een deel van de grond die zij in gebruik heeft op het Duivelseiland te verlaten. De grond is eigendom van Domeinen. Van de 8,23 ha. heeft RWS aangegeven 6,75 ha. te willen verlaten. Op het resterende deel kan RWS dan nieuwe opstallen en faciliteiten realiseren. Indien deze plannen worden doorgezet ontstaat er voor de gemeente de mogelijkheid om de vrijkomende grond via Domeinen te verwerven en vervolgens uit te geven als bedrijventerrein. Domeinen heeft de plicht de gronden eerst aan rijkspartijen en vervolgens aan andere overheden aan te bieden.

Publieke investering

Deze business case kan alleen tot stand komen als de locatie kan worden aangekocht van Domeinen. De verwervingskosten bepalen het grootste deel van de investering. Na verwerving zullen nog kosten moeten worden gemaakt voor sloop, aanleg interne ontsluiting en riolering en aanleg gemaal en persriolering.

Na slopen en opschonen kan de locatie in bouwrijpe staat worden uitgegeven. Het hangt van de markt en eventuele concurrerende locaties af hoe snel percelen kunnen worden uitgegeven. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief is er geen reden om aan te nemen dat deze locatie niet is te ontwikkelen. De voorkeur geniet uitgeven aan kadegebonden activiteiten. De betrokken onderneming, bijvoorbeeld een scheepsreparatiebedrijf, zou kunnen besluiten een kade aan te leggen zodat het 'natte' karakter van het terrein benut wordt.

Risico's

Het belangrijkste risico betreft het moment van uitgifte. Als uitgifte van de bouwrijpe gronden langer op zich laat wachten zullen de renteverliezen over het verwervingsbedrag van Domeinen het resultaat negatief beïnvloeden.

Door de overige investeringen pas te doen als er één of meerdere kopers zijn gevonden kunnen die risico's beperkt blijven.

Het mogelijke risico van een uit te voeren grondsanering ligt bij RWS/Domeinen. Zij mogen namelijk alleen schone gronden leveren aan andere overheden.



Een toekomstimpresie van nieuwbouw op Duivelseiland.



- Het gebied van het Duivelseiland dat de gemeente waarschijnlijk van het rijk kan overnemen.

Duivelseiland

Oppervlakte	6,75 ha (bruto, excl. toegangsweg naar Rijkswaterstaat).
Eigendomssituatie	Eigendom Rijk.
Staat van inrichting	Deels bebouwd, te slopen, op te schonen (licht vervuild).
Ontsluiting	Weg (tot rand terrein).
Overslagfaciliteiten	Geen.
Nutsvoorzieningen	Stroom en drinkwater aanwezig, geen riolering.
Geluidsruimte	Beperkt.
Bijzonderheden	In gebruik bij Rijkswaterstaat dat overweegt een deel af te stoten.

3.1.5 Onderwaterdepot

De business case onderwaterdepot heeft betrekking op een privaat initiatief om een depot voor op- en overslag van zand en grind te ontwikkelen in de bodem van de Wilhelminahaven. Het gaat hier om een depot van 2,60 ha. met een opslagcapaciteit van circa 200.000 m³. Het depot ligt onder de vrijedoorvaartdiepte van –10 m. NAP met een maximale diepte tot –20 NAP. In de illustratie op pagina 42 is het onderwaterdepot geschetst ten opzichte van de Wilhelminaterminal.

Er bestaat een ruimtelijke relatie tussen de business case Wilhelminaterminal en het onderwaterdepot. Zij maken namelijk gebruik van hetzelfde havenbekken. De gemeente dient voor eigen kosten het havenbekken uit te baggeren tot streefdiepte. Aanvullende kosten, zoals voor het verwijderen van ligplaatsen, kunnen bij gelijktijdige ontwikkeling dan ook gedeeltelijk ten laste worden gebracht van beide cases. Voor de afzonderlijke cases wordt echter uitgegaan van een volledig zelfstandige ontwikkeling.

Publieke investering

De betrokkenheid van de gemeente houdt in dat zij faciliterend optreedt door condities te scheppen waaronder deze ontwikkeling tot stand kan komen. Dat is: het verwijderen van drie boeien voor boord-boord overslag en het saneren en op diepte brengen van 12 ha. waterbodem. De investeringen voor het aanleggen van het depot worden gedaan door de initiatiefnemer.

Uitgangspunt is dat de gemeentelijke investeringen middels een concessie aan de initiatiefnemer worden terugverdiend. Na ontwikkeling van het depot ontstaan voor de gemeente inkomsten uit de concessie en inkomsten uit extra havengelden. Beide zijn sterk afhankelijk van het volume zand/grind dat in het depot wordt opgeslagen/overgeslagen. Ook de concessieduur en het type afspraken dat wordt gemaakt is hierop van invloed. Het resultaat voor de gemeente zal ten minste budgettair neutraal zijn.

Door de aard van de activiteit zal de economische spin off van deze business case zeer beperkt zijn.

Op basis van ervaringen met andere depots in de regio en de toenemende vraag naar zand en grind vanaf de Noordzee wordt er vanuit gegaan dat deze business case ook vanuit privaat perspectief bedrijfs-economisch interessant is.

Risico's

Bij de huidige publieke investeringen zijn de risico's beperkt. Het saneren van de waterbodem kan leiden tot een financieel risico. Dit risico komt echter voor uit de bestaande toestand van de waterbodem. Ook zonder ontwikkeling van het depot zal de waterbodem op enig moment moeten worden gesaneerd. De overige investeringen zijn beperkt en goed te ramen. De risico's hiervan zijn dan ook klein.

Voor de geluidsruimte is het zekere voor het onzekere genomen en is er rekening mee gehouden dat de stationaire zandzuiger in het depot als een vaste inrichting wordt beschouwd.

Onderwaterdepot

Oppervlakte	2,6 ha (op NAP –10 m).
Eigendomssituatie	Waterbodem: eigendom gemeente Dordrecht.
Staat van inrichting	Deels vervuild, waterbodem moet worden gebaggerd.
Ontsluiting	Water.
Overslagfaciliteiten	In de haven bevinden zich nu wachtplaatsen en faciliteiten voor boord-boord-overslag.
Nutsvoorzieningen	n.v.t.
Geluidsruimte	Thans n.v.t. In toekomst: (periodieke) geluidsproductie door stationaire winzuiger.
Bijzonderheden	Nautische regels te bepalen door Havenbedrijf i.v.m. gecombineerd gebruik met Wilhelminaterminal.



Het onderwaterdepot in de Wilhelminahaven.

3.1.6 Publieke herontwikkeling bedrijventerreinen

Er bestaat een mogelijkheid dat er private bedrijventerreinen op de markt komen waarbij er een publiek belang is om deze aan te kopen, te herontwikkelen en weer te verkopen. Om over deze mogelijkheid te beschikken is deze ‘fictieve’ zesde business case opgesteld.

Deze business case verschilt van de andere doordat het nog geen concrete locaties betreft. Zij houdt in dat de gemeente gebruik maakt van mogelijkheden die zich voordoen om beschikbaar komende terreinen aan te kopen en uit te geven aan bedrijven die activiteiten ontwikkelen die in deze revitaliseringsstrategie passen. Daarbij wil de gemeente minimaal een financieel neutraal resultaat behalen.

Om de kans te vergroten om gebruik te kunnen maken van mogelijkheden dat terreinen te koop komen, kan de gemeente overwegen een voorkeursrecht gemeente vestigen.

Voor deze business case zijn nog geen concrete locaties bekend. Derhalve wordt voor deze case ook geen ontwikkelingsperspectief met een tijdsdimensie geschetst.

3.2 Omgevingsfactoren aanpassen

3.2.1 Geluid

In 2004 heeft de gemeenteraad uitgesproken dat er een plan van aanpak moest komen om een einde te maken aan de situatie waarin de zeehaven door de beperkingen aan de geluidsproductie ‘op slot’ zit. Dit plan van aanpak is in het najaar van 2004 in werking gezet en loopt nog steeds door.

Actuele situatie

De linkerkaart op pagina 44 geeft de zonering en de geluidscontour weer zoals die golden rond de zeehaven begin 2005.

De zonering (groene lijn) houdt in dat op de zonegrens de geluidbelasting niet meer mag bedragen dan 50 d(B)A. Deze zonegrens is in bestemmingsplannen vastgelegd. Waar de blauwe lijn buiten de groene lijn loopt, is sprake van een niet toegestane overschrijding.

De geluidzone is begin jaren ‘90 bij koninklijk besluit vastgesteld voor het industriegebied Dordt-West en Grote Lindt. De huidige zonegrens voor industrielawaai ligt onder andere over de wijken Krispijn en Wielwijk. De zonegrens is in de bestemmingsplannen voor die wijken vastgelegd.

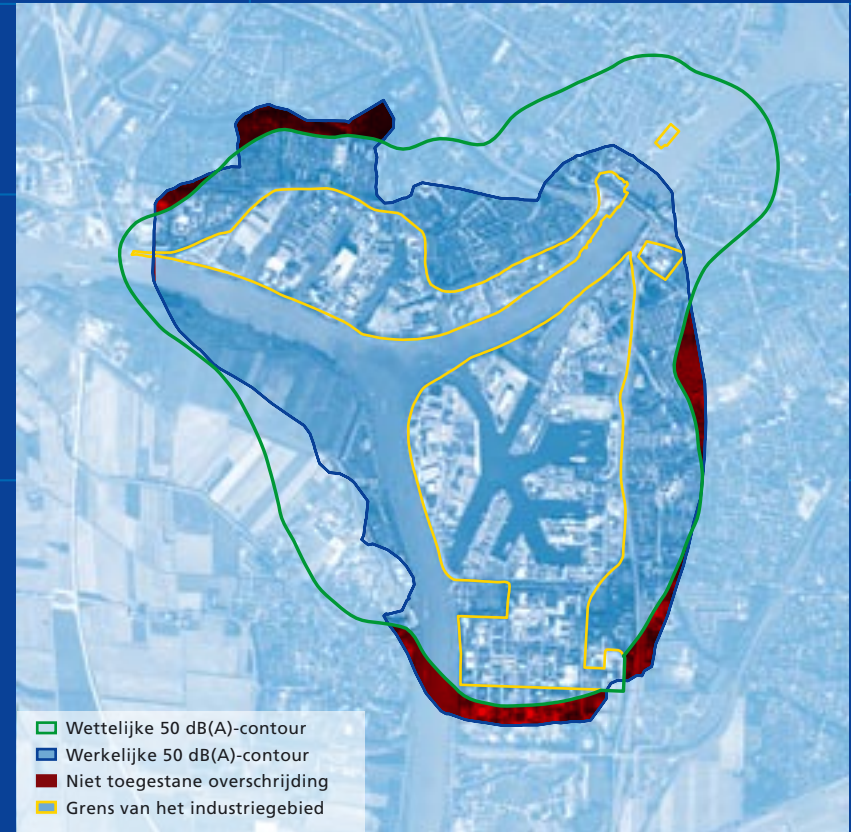
De feitelijk bestaande geluidbelasting ten gevolge van de zeehavenactiviteiten (blauwe en gele lijn) wordt berekend op basis van de geluidsbronnen die zich binnen de zone bevinden. Een onderdeel van het plan van aanpak was het aanpassen van de geluidscontour aan sindsdien gewijzigde omstandigheden. Het ging vooral om drie acties.

- Het plan van aanpak heeft ‘vervuiling’ opgeruimd in de gegevens waarop de geluidscontour was gebaseerd. Er is bijvoorbeeld gekeken of de vergunning nog overeenkomt met de werkelijke bedrijfssituatie. Deze acties zijn vooral ondernomen bij ‘maatgevende bedrijven’ die het meeste geluid produceren of dicht bij de zonegrens liggen.
- In een enkel geval was het mogelijk geluidbelasting te verminderen door vrijwillige maatregelen van het bedrijf.
- Per 1 januari 2007 is een wijziging van de Wet milieubeheer van kracht geworden. De gemeente mag ermee rekening houden dat bedrijven nooit op hetzelfde moment hun maximale geluid produceren. Hierdoor mag de gemeente een geluidcorrectie toepassen van 2 dB(A).

Door deze actualiseringacties ligt de blauwe contour per 1 januari 2007 zoals is aangegeven op de rechterkaart op pagina 44.



De zonering en de geluidscontour zoals die gold rond de zeehaven begin 2005.



Een andere weergave van dezelfde situatie als de vorige kaart.
In de rode vlakken is sprake van een niet toegestane overschrijding.

Invloed revitalisering: aanpassing bestemmingplan noodzakelijk

Ten behoeve van de revitalisering van de zeehaven is vervolgens een prognose gemaakt van de toekomstige blauwe contour als het zeehavengebied weer volledig in gebruik is genomen. De prognose is gebaseerd op een zonebeheersplan waarin geluidsreserveringen zijn gemaakt voor elk terrein binnen het zeehavengebied.

De prognose leidt tot de conclusie dat de geluidscontour de oostelijke en zuidelijke zonegrens overschrijdt.⁵⁾

Om de geluidbelasting die het gevolg is van de revitalisering mogelijk te maken, is het nodig de zonering te verruimen op de plaatsen waar een overschrijding plaatsvindt. De gemeente zal daartoe voor de bestemmingsplannen ten oosten en zuiden van het zeehavengebied een wijzigingsprocedure in gang zetten voor een gedeeltelijke aanpassing van de geluidscontour. Dat is ook nodig voor een klein gedeelte van de contour op het gebied van 's-Gravendeel.

Ten noorden (Zwijndrecht en Dordrecht) en westen ('s-Gravendeel) kan tegelijk een procedure worden gestart om de geluidscontour te verkleinen. Dat is vooral gunstig voor 's-Gravendeel. Deze procedures nemen gewoonlijk drie jaar in beslag, tot einde 2009 / begin 2010. Tot dat moment kan de gemeente voor de aanleg van een 350.000 TEU terminal geen vergunning afgeven.

Voor de woningen die als gevolg van de zoneaanpassing een hogere geluidsbelasting dan de wettelijke grenswaarde kunnen ondervinden moeten hogere grenswaarden worden vastgesteld.

Activiteiten die geen invloed hebben op de geluidbelasting van de zonegrens kunnen, zoals nu ook het geval is, wel een vergunning krijgen.

5) Voor de geluidbelasting is rekening gehouden met een 10 ha. gedempt gedeelte van de Wilhelminahaven en een terminal met een volume van 700.000 TEU/jr. Binnenkort is de berekening beschikbaar die hoort bij een volume van 350.000 TEU.

Vervroegd vergunnen

Om onder andere de PWA-kade zo snel mogelijk in gebruik te kunnen nemen, is het volgende scenario uitgewerkt:

1. In de zuidoostpunt van de zone zullen in overleg met het bedrijfsleven een aantal extra bronmaatregelen worden genomen waardoor de overschrijding afneemt tot minder dan 2 dB(A).
2. De nieuwe Wet Milieubeheer, die per 1 januari 2007 van kracht is, staat een tijdelijke overschrijding van een geluidzone toe met 2 dB(A), maar stelt daaraan de voorwaarde dat de bronnen van die overschrijding moeten worden weggenomen. Door deze uitzonderingsbepaling in de Wet Milieubeheer, gecombineerd met de acties van stap 1, is het weer mogelijk om op beperkte schaal geluidsvergunningen af te geven.
3. De gemeente kan de geluidsvergunning afgeven op basis van een geluidsverdeelpuntenplan dat medio 2007 gereed zal zijn. In dat plan zal beperkt geluidsräume voor de PWA-kade beschikbaar zijn, zoals voor alle terreinen die nu niet over geluid beschikken. De beperking houdt in dat er alleen overdag mag worden gewerkt.

Dit biedt voor de nabije toekomst enige ruimte. Tegelijk zal met spoed worden gewerkt aan een bestemmingsplanwijziging waardoor de geluidscontour voor de hele zeehaven wordt aangepast aan de behoefte in de beoogde eindsituatie. Dan kan ook de PWA-kade van geluidruimte worden voorzien die voldoende is voor een volledige exploitatie.

Wieldrechtseweg

Een specifiek punt van geluidhinder is de overlast van de Wieldrechtseweg voor de bewoners van Wieldrecht. Tegelijk met de noodzakelijke reconstructie van deze weg in het kader van het verbeteren van de infrastructuur binnen het havengebied, zullen technische



De situatie per november 2006 volgens de nieuwe Wet geluidhinder die op 1 januari 2007 in werking is getreden.



De blauwe lijn geeft de 50 dB(A)-contour weer na volledige revitalisering.

maatregelen worden genomen om de geluidhinder van het wegverkeer te verminderen. Hierover zal overleg met de bewoners plaatsvinden.

Terugvaloptie

Het aanpassen van de geluidgrenzen is noodzakelijk als het zeehavengebied méér als ‘haven’ gebruikt wordt. Kadegebonden activiteiten produceren nu eenmaal meer geluid dan andere activiteiten. Het geluidzoneverdeelplan houdt er rekening mee dat de kadeactiviteiten meer geluid produceren dan activiteiten op andere terreinen. Als de geluidcontour aan de oost- en zuidzijde niet kan worden verruimd zoals nu is voorzien, dan moet de doelstelling worden herzien om de zeehaven zoveel mogelijk havengebonden te ontwikkelen. Havengebonden ontwikkeling is dan beperkt mogelijk. Het accent van de revitalisering zal naar landgebonden ontwikkeling moeten worden verlegd. Dat is goed mogelijk. Van de voordelen die het zeehavengebied als haven biedt, kan dan minder gebruik worden gemaakt. Dan is wel een gewijzigde aanpak nodig en daar horen andere toekomstverwachtingen bij. Indien dit aan de orde komt, zal dit aan het gemeentebestuur worden voorgelegd.

Conclusie

Door het in werking treden van de nieuwe Wet milieubeheer wordt een zoneverdeelplan mogelijk waarmee het zeehavengebied medio 2007 van het geluidslot af komt. Alle terreinen worden daardoor van geluidruimte voorzien, zij het soms beperkt. De Prins Willem-Alexanderkade kan bijvoorbeeld overdag in gebruik worden genomen. Op sommige punten zijn aanvullende technische maatregelen nodig. Van volledige havengebonden ontwikkeling kan pas sprake zijn, als de geluidcontour kan worden aangepast. De bestemmingsplanprocedures daarvoor lopen tot eind 2009 / begin 2010. Als de contour niet kan worden aangepast als nu verwacht, dan moet de revitaliseringsdoelstelling ‘havengebonden ontwikkeling’ worden heroverwogen en kan worden overgegaan op een meer landgebonden ontwikkeling.

3.2.2 Lucht

In het kader van de revitalisering zijn enkele onderzoeken gedaan naar de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Na een verkennend onderzoek in voorjaar 2006 door Bureau Tauw is een vervolgonderzoek uitgevoerd door KEMA.⁶⁾

Bij het vervolgonderzoek is de aandacht specifiek uitgegaan naar de gevolgen van het aanleggen van een kustvaarterminal op het gedempte gedeelte van de Wilhelminahaven, omdat dat een toevoeging is aan het bestaande bedrijventerrein. Alle overige ontwikkelingen passen in het bestaande zeehavengebied en binnen het bestaande ruimtelijke kader.

Uit berekeningen blijkt een relatief geringe toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van een terminal tegen de achtergrond van de toekomstige verwachtingen van Rijkswaterstaat voor de verkeerstoename op de Ar6 en een volledig ontwikkeld Maasterras.

De hoogste concentraties van NO₂ zijn te vinden langs de Ar6 en dan vooral bij de tunnelmond. Op deze plaats versterken de invloeden van het drukke verkeer en de scheepvaart elkaar.

Uit de voorlopige berekeningen voor 2010 blijkt voorts duidelijk dat de PM10-concentraties (fijn stof) de grenswaarden niet zullen overschrijden. De hoogste waarden zijn direct aan de kade van de havens te vinden (echter steeds lager dan 35 overschrijdingsdagen);

6) Tauw: Kenmerk R001-4445575VVS-bom-Vor-NL d.d. 26 juni 2006.
KEMA: Eerste resultaten Zeehavengebied Dordrecht met KEMA STACKS-concept. Rapport dd. 10-11-2006. Het KEMA-rapport bevat voorlopige berekeningen waardoor de resultaten met enige terughoudendheid dienen te worden geïnterpreteerd. Er is immers uitgegaan van conservatieve (worst case) aannamen. De exacte berekende concentraties kunnen derhalve nog iets gaan afwijken wanneer rekening wordt gehouden met aanvullende gegevens zoals open bronnen (op- en overslag), treinverkeer, aanvullende verkeersgegevens van de gemeente Dordrecht, aanvullende scheepvaartgegevens, enz. Het geeft echter wel een goed beeld van de luchtkwaliteit en de bijdrage hierin van de short sea-terminal in het zeehavengebied.

op de locaties waar getoetst moet worden aan het Besluit luchtkwaliteit komt het aantal overschrijdingsdagen nergens boven de 30 (35 is de grenswaarde).

Voorlopige conclusies:

- PM10-concentraties komen nergens boven de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit.
- De normen voor NO₂ (stikstofdioxide) lijken regelmatig te worden overschreden in 2010. Meer duidelijkheid hierover ontstaat in 2007.

Maatregelen

Als de knelpunten in het definitieve rapport (ook voor verwachtingen voor 2015 en 2020) worden bevestigd, dienen er maatregelen genomen te worden zodat de effecten van revitalisering binnen de kaders van het Besluit luchtkwaliteit passen. Dat kan ook de mogelijkheid betreffen om te salderen met verbeteringen van de luchtkwaliteit elders.

Het Regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2010 van de Drechtsteden beoogt de luchtkwaliteit in de regio structureel te verbeteren. Het programma maakt onderdeel uit van het Nationaal Programma Luchtkwaliteit van het Ministerie van VROM.

Uit de Rapportage Luchtkwaliteit 2005 blijkt dat met name de A16 duidelijke invloed uitoefent op de luchtkwaliteit. Uit de berekeningen blijkt ook dat langs binnenstedelijke wegen de grenswaarde voor stikstofdioxide op diverse plaatsen wordt overschreden. Ook de scheepvaart over de Noord, Beneden Merwede, Oude Maas en Dordtsche Kil dragen bij aan de slechte luchtkwaliteit.

De nieuwe Wet luchtkwaliteit introduceert het begrip 'in betekenende mate'. Slechts projecten die in betekenende mate bijdragen aan de overschrijding van de luchtkwaliteiteisen dienen te worden onder-

worpen aan een toets op luchtkwaliteit. Op de hiertoe opgestelde lijst voor de provincie Zuid-Holland is ook het zeehavengebied Dordrecht opgenomen. Daarom zullen we de effecten van de revitalisering van de zeehaven op de luchtkwaliteit toetsen als onderdeel van het Regionaal Programma Luchtkwaliteit 2006-2010.

Een methodiek daarvoor wordt in Zuidvleugelverband uitgewerkt.

3.2.3 Bereikbaarheid

Het vraagstuk van de bereikbaarheid van de zeehaven moet worden gezien als onderdeel van het grote verkeersstructuurplan van Dordrecht-West. De relevante hoofdstructuur is weergegeven op de linkerkaart op pagina 49. De komende jaren is het hoe dan ook nodig maatregelen te nemen om de verkeersafwikkeling van de westelijke bedrijventerreinen in goede banen te kunnen leiden. De revitalisering van de zeehaven voegt aan die grotere problematiek slechts een klein deel toe wanneer een wegverkeer genererende kustvaarterminal in gebruik wordt genomen.

Het voornaamste knelpunt is de aansluiting van de Mijlweg (de interne hoofdweg van het zeehavengebied) met de hoofdwegstructuur van Dordrecht bij het Glazenplein. Op de 'kop van de Mijlweg' is een verbreding nodig om te voorkomen dat op de A16 files ontstaan die zich voortzetten tot in de tunnel, waardoor bijzonder gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Het staat dan ook vast dat een verbreding van dit deel van de Mijlweg van 2x1 naar 2x2 rijstroken onontkoombaar is. Deze is opgenomen in het investeringsprogramma en wordt voorgedragen voor rijkssubsidie.⁷⁾

Ook voor de vestigingskwaliteit en de uitstraling van de zeehaven is het belangrijk dat de toegang tot en de uitgang van het gebied vlot en verzorgd is.

7) In de berekeningen is nog geen rekening gehouden met de eventuele vestiging op de Kop van de Kilkade van bedrijven met een hoger aantal werknemers per ha. dan gemiddeld elders in het havengebied.



De hoofdwegenstructuur rondom het zeehavengebied.



De stamspoorlijn en de aangesloten bedrijven.

1. Marbo (inmiddels opgebroken, bij station)
2. Losplaats infra
3. Van der Wees
4. Zeehavenbedrijf
5. Houtbewerkingsinrichting (in gebruik door derden)
6. Gebotex
7. BAM/NBM
8. Dordrecht Transit Terminal
9. Silo Dordrecht (buiten gebruik)
10. Petrol
11. Etylterminal
12. Vopak/Standic
13. Volker Materieel
14. Frans Maas (buiten gebruik)

Spoorweg

Eén van de meest waardevolle eigenschappen van de zeehaven is de bereikbaarheid over het water, over de weg én over het spoor.

Hoewel over het spoor relatief weinig lading wordt aan- en afgevoerd, vertegenwoordigt het toch een belangrijke waarde. Twaalf bedrijven zijn aan het spoor gelegen en een zestal maakt er met grote regelmaat gebruik van. Zie de rechterkaart op pagina 49.

Er is een onderzoek geweest naar de relatie van de stamspoorlijn met het stedelijk gebied en met het project Maasterras. Voor een goede afwikkeling van het spoorverkeer is het voldoende als er een automatische spoorwegoverganginstallatie komt op de kruising van de stamlijn met de Dokweg.

Er wordt een veiligheidsrapportage uitgevoerd naar de verbinding van het stamspoor met het hoofdspoor. Het is waarschijnlijk dat dit het aantal treinen van en naar het zeehavengebied zal limiteren. Daarnaast zal het aantal treinen gelimiteerd worden door een beperking van het aantal treinen dat dagelijks de Dokweg oversteekt. Een limitering zal zonodig in het nieuwe bestemmingsplan worden vastgelegd.

Infrastructuur in en grenzend aan het zeehavengebied

Voor een haven is ontsluiting van het grootste belang, zowel de toegang tot de haven als de wegen op het terrein zelf. De wegen moeten gedimensioneerd zijn voor de functie die ze hebben voor vrachtverkeer. Bovendien is het voor de uitstraling van het gebied belangrijk dat ze er verzorgd uitzien. Door dit deel van de openbare ruimte goed te verzorgen, laat de gemeente zien dat zij de zeehaven een belangrijke gemeentelijke faciliteit vindt.

Wat betreft de infrastructuur in het zeehavengebied wordt thans al gewerkt aan de reconstructie van de Wieldrechtseweg, inclusief maatregelen om de geluidbelasting van de bewoners aan de Wieldrechtseweg te verminderen. Ook de reconstructie van de Kilkade en de Kreekweg zijn al onder handen. Later staat ook de reconstructie van de Van Leeuwenhoekweg op het programma.



De kruising van de stamspoorlijn met de Dokweg.

Grenzend aan de zeehaven is een reconstructie van de Mijlweg nodig van het kruispunt met de Van Leeuwenhoekweg tot aan het Glazenplein. Deze reconstructie moet de capaciteit vergroten zodat vrachtverkeer sneller het zeehavengebied binnen kan rijden en niet de oorzaak is van gevaarlijke files in de tunnel.

Onafhankelijk van de ontwikkelingen in de zeehaven zullen ook het Glazenplein en het knooppunt A16-N3 een reconstructie ondergaan.

Wat betreft de spoorlijn zijn bij alle spoorkruisingen maatregelen nodig om de veiligheid te verbeteren, zowel binnen het zeehavengebied als daarbuiten. Overigens rijden de treinen op het spoor met lage snelheid.

3.2.4 Externe veiligheid

In 2007 wordt een veiligheidseffectrapportage (VER) opgesteld in het kader van de revisie van het bestemmingsplan.

Als eerste wordt een deel-VER uitgevoerd m.b.t. de stamspoorlijn, in het bijzonder zoals die door het Maasterrasgebied loopt en waar zij op het hoofdspoor aansluit ter hoogte van Station Dordrecht.

3.2.5 Openbare ruimte

De verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte kan op korte termijn en tegen relatief lage kosten duidelijk maken dat de gemeente met de revitalisering van de zeehaven is begonnen. De gemeente hecht hier hoge prioriteit aan omdat het de aantrekkingskracht zal vergroten. Te denken is aan acties als het opschonen van verloederde plekken (Kilkade 7), verbeteren van verlichting, plaatsen van bouw- en renovatieborden e.d.

3.2.6 Nutsvoorzieningen

De gemeente zal in overleg treden met de leveranciers van nutsvoorzieningen om ervoor te zorgen dat zij hun aanbod gelijke tred laten houden met de revitalisering. Dat zal betrekking hebben op water, elektriciteit, gas en breedband.

Ook de riolering zal aandacht krijgen.

3.3 Samenvatting van de strategie

De kern van de revitaliseringsstrategie zijn de vijf business cases. Ze zijn allemaal kansrijk maar kunnen alleen tot stand komen als er ook investeringen worden gedaan door de publieke sector. Dergelijke investeringen zijn verantwoord omdat ze tot publiek rendement leiden in de vorm van inkomsten, arbeidsplaatsen, economische meerwaarde of intensivering van het ruimtegebruik.

De publieke taak is faciliterend: de gemeente zal publieke infrastructuur aanpassen en voorwaarden creëren, zowel voor de afzonderlijke cases als voor het zeehavengebied als geheel. Private infrastructuur, zoals overslagfaciliteiten, is een verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven.

Voortvarende uitvoering van de business cases is alleen mogelijk als de geluidsblokkade wordt opgeheven en de milieuvergunningen en bestemmingsplannen tijdig worden aangepast.

Hoewel de marktkansen voor de revitalisering gunstig zijn, is het essentieel dat de overheid in staat en bereid is haar inzet en inspanningen gedurende minimaal vijf jaar op hoog niveau te houden. Er is veel tijd gemoeid met het doorlopen van planologische procedures en er mag bij de betrokkenen, zoals de potentiële vestigers, geen twijfel bestaan over de vastberadenheid van de gemeente om het revitaliseringsplan volgens het vastgestelde scenario te doorlopen zodat een solide basis voor de toekomst van de zeehaven wordt gelegd.



De zeehaven van Dordrecht in de zomer van 2006.

4 Investerings en realisatie

4.1 Totaalbeeld investeringen en dekking

Dit masterplan is opgesteld om een aantal doelstellingen dat de gemeente heeft geformuleerd te realiseren. In hoofdstuk 1 zijn deze aan de orde geweest. Het zijn:

- De zeehaven ontwikkelen met zeehavengebonden bedrijvigheid.
- De havengerelateerde werkgelegenheid t.o.v. 2004 vergroten met 1250 directe arbeidsplaatsen.
- De netto exploitatieopbrengsten in vergelijking met 2004 verdubbelen van € 1,25 naar € 2,5 miljoen.
- Alle terreinen (minus een normaal percentage leegstand) dienen in 2014 weer in gebruik te zijn genomen.

Er is een reeks van investeringen voorzien. Sommige hangen nauw met elkaar samen, andere staan meer op zichzelf.

De in de volgende paragrafen genoemde investeringsbedragen zijn afgeleid uit eigen calculaties, de analyse van de vijf eerste business cases en – waar details ontbreken – ramingen.

De publieke investeringen bedragen € 66.411.134. Deze worden voor een groot deel gedekt uit verwachte inkomsten, al toegewezen fondsen van de gemeente Dordrecht en reeds verkregen cofinancieringen van de provincie Zuid-Holland en de Drechtsteden.

Er moet nog voor een bedrag van € 10.649.788 aan dekking worden verkregen. Dekkingsopties zijn eigen Dordtse investeringen, EU-subsidies en – pas in laatste instantie – de Topper-subsidie van het Ministerie van EZ. Verder komen op lange termijn uit de exploitatie middelen vrij. Deze kunnen worden gebruikt om voorfinancieringen af te lossen.

De investeringen door bedrijven bedragen een veelvoud van de publieke investeringen. Geraamd wordt dat bedrijven in het

zeehavengebied per hectare € 1 tot 4 miljoen zullen investeren. Dat is een totaal bedrag van € 60 tot 240 miljoen aan gebouwen, installaties, systemen, machines en dergelijke. Deze impulsen zullen op hun beurt investeringen stimuleren op de andere delen van het zeehavengebied en op andere bedrijventerreinen in de omgeving.

4.2 Categorieën investeringen

4.2.1 Aan private initiatieven gekoppelde publieke investeringen

Een aantal publieke investeringen komt alléén aan de orde als private plannen daar aanleiding toe geven. Deze publieke investeringen zullen alléén worden gedaan als zij aantoonbaar winst opleveren voor de publieke revitalisatie doelstellingen. Business case 1 (Wilhelmina-terminal) en 5 (onderwaterdepot) vallen hieronder.

4.2.2 Prins Willem-Alexanderkade

De investering in de Prins Willem-Alexanderkade spreekt voor zich. Om de al gedane investering te kunnen laten renderen wordt er gedeeltelijk een tijdelijke verharding aangebracht en komt er een verbinding met de openbare weg. Het aanbrengen van een definitieve verharding wordt overgelaten aan de te selecteren exploitant.

4.2.3 Reconstructie wegen

Een volgende categorie investeringen heeft betrekking op reconstructie van het wegenstelsel. Deze reconstructie is hoe dan ook nodig om de wegstructuur in het zeehavengebied op orde te houden.

De wegenreconstructies hebben betrekking op de Wieldrechtseweg inclusief verbeteringen van de geluidssituatie rondom Wieldrecht, de Kilkade en de Kreekweg. Deze projecten zijn reeds in gang gezet. Ook de reconstructie van de Mijlweg en de Van Leeuwenhoekweg vallen onder dit punt evenals het aanbrengen van een automatische overweginstallatie bij de Dokweg.

4.2.4 Grondaankopen

Een volgende categorie zijn de grondaankopen. Deze zijn een zeer belangrijk ‘middel tot’.

De pachtrechten van Kilkade 2-6 zijn aangekocht, waardoor het mogelijk wordt om de Kop van de Kilkade een aantrekkelijk uiterlijk te geven. Op het Duivelseiland komt 6 ha. beschikbaar, die nu nog in gebruik zijn bij RWS.

Door strategische aankopen wordt de revitalisering actief bevorderd. Daarin is keuze mogelijk. Dit is grotendeels afhankelijk van de vraag welke terreinen voor aankoop beschikbaar komen. Hiervoor wordt een reservering gemaakt.

4.2.5 Vestigingsklimaatfactoren

Er zijn investeringen nodig die de aantrekkelijkheid van het zeehavengebied mee bepalen. Voorbeelden zijn onder andere port security en parkmanagement. Verbetering van vestigingsvoorwaarden vergt niet zozeer grote investeringen maar vooral veel overleg en samenwerking, waarvoor tijd nodig is.

4.2.6 Proceskosten

Ten slotte brengt de revitalisering proceskosten en programma-kosten met zich mee. Hieronder vallen onder meer nadere onderzoeken, het plan van aanpak geluidsproblematiek, een voorziening voor bronmaatregelen geluid en de veiligheidseffectrapportage.

4.3 Verwachte bijdragen aan de doelstellingen

4.3.1 Arbeidsplaatsen

Het is niet zeker dat de doelstelling om 1250 havengerelateerde arbeidsplaatsen te scheppen wordt gehaald. Er is een lage en een hoge raming gemaakt. Behalve de vijf business cases zullen ook de ingebruikname van andere leegstaande terreinen bijdragen aan het genereren van arbeidsplaatsen én inkomen.

Bijdrage arbeidsplaatsen in fte	Lage raming	Doelstellingen	Hoge raming
Vijf business cases 27,77 ha. oud / 10 ha. nieuwe	+525		+928
Verwachting fte- bijdrage overige terreinen bedraagt 15-30 fte/ha.(circa 23 ha.)	+345 (15 fte/ha.)		+690 (30 fte/ha.)
Totaal havengerelateerd	+ 870	+ 1250	+ 1618

Indien de vijf business cases zich volgens het lage scenario ontwikkelen, dan moet promotie en acquisitie zich richten op het aantrekken van bedrijven die meer arbeidsplaatsen genereren op de overige terreinen. Dat laat zich slechts beperkt afdwingen.

De verwachting van het aantal arbeidsplaatsen van 15-30 fte/ha. op de overige terreinen, die minder zeehavengerelateerd zijn, kan waarschijnlijk worden gehaald. Droge terreinen tellen vaker tot 50 fte/ha.

4.3.2 Exploitatieopbrengsten

Het halen van de financiële doelstelling om de netto exploitatieopbrengsten te verdubbelen is kansrijk.

Bijdrage inkomen zeehavengebied	Doelstellingen
Toename netto inkomsten van het zeehavengebied	€ 1.250.000/jr
	Prognose
Bruto inkomen toename vijf business cases 27,77 ha. oud / 10 ha. nieuw	€ 2.280.000/jr
Toename bruto bijdrage overige terreinen 23 ha. afgerond	pm

Als inkomsten uit exploitatie is alleen gerekend met concessie-rechten, havengelden en de tijdige verkoop van terreinen. Inkomsten uit bijvoorbeeld OZB zijn niet meegeteld.

De verwachting is dat de bruto inkomsttoename voor een groot deel netto zullen gaan bijtellen. E.e.a. is afhankelijk van de bijdrage die aan de voorfinanciering van publieke investeringen wordt geleverd.

4.3.3. Terreinopname

De doelstelling is dat in 2014 alle terreinen (minus een normaal percentage leegstand) weer in gebruik zijn genomen. Onderstaande prognose is daarmee in lijn.

Prognose van de terreinopname in de tijd per ha. per einde jaar	2007	2008	2009	2010	Na 2010	Totaal
De vijf business cases	7	2	9	19	pm	37 ⁸⁾
De andere terreinen	2	4	4	5	24	39
Totaal						76

8) Inclusief 10 ha. nieuw terrein door demping deel van de Wilhelminahaven.

4.3.4 Conclusie over de realisatie van de doelstellingen

Uit dit hoofdstuk blijkt dat de meeste doelstellingen van het gemeentelijk beleid vrijwel zeker worden gehaald, maar dat de groei van het aantal arbeidsplaatsen onzeker is. Wat de werkgelegenheid betreft is succes afhankelijk van het soort bedrijven dat zich vestigt en dat aangetrokken kan worden. De gemeente zal dan ook moeten toewerken naar een optimale mix tussen het binnen een beperkt aantal jaren aantrekken van bepaalde bedrijven en de vraag hoeveel arbeidsplaatsen die bedrijven meebrengen.

4.4 Samenvatting

De publieke investeringen in de zeehaven bedragen ruim € 66 miljoen. Deze zijn voor het grootste deel gedekt. Voor bijna € 11 miljoen moet nog dekking worden gevonden.

Met deze investering kunnen de meeste doelstellingen vrijwel zeker worden gehaald, maar de groei van het aantal arbeidsplaatsen is onzeker. Bij de investeringen wordt een onderscheid gemaakt tussen kosten die hoe dan ook ontstaan, zoals de reconstructie van wegen en de verbetering van de vestigingsvoorwaarden, en de kosten die gekoppeld zijn aan een private investering. Deze laatste investeringen worden alleen gedaan als zij winst opleveren voor de publieke revitaliseringsdoelstellingen.



Vanuit het westen zicht op het Maasterras ten noorden van het zeehavengebied.

Gezien vanuit Zwijndrecht: de A16 en de spoorlijn zijn twee van de belangrijkste verkeersverbindingen die Nederland heeft.

5 Uitvoeringsaspecten

5.1 Prioritering en fasering

In hoofdstuk 3 (strategie) is gesteld dat het nodig is de revitaliseringsstrategie geruime tijd en consequent uit te voeren. Er is veel tijd nodig om de planologische en milieukundige procedures te doorlopen. Bij alle partijen moet vertrouwen bestaan dat de gemeente dit tot het einde zal volhouden.

De uitvoering van dit masterplan zal met de volgende prioritering worden uitgevoerd:

1. Een voortdurende communicatie naar alle belanghebbenden over de procesgang en de voortgang van de realisatie.
2. Voortzetting van het Plan van Aanpak Geluidsproblematiek, inclusief de bestemmingsplanprocedures voor het aanpassen van de 50dB(A)-contour in Zwijndrecht, 's-Gravendeel en Dordrecht.
3. De voorbereiding en realisatie van de reconstructies van de Wieldrechtseweg, de Mijlweg (tussen zeehavengebied en Glazenplein), de Kilkade, de Kreekweg, en de Van Leeuwenhoekweg. Dit is al begonnen in 2006 en loopt door tot 2011.
4. De aanpak van de Kop van de Kilkade, beginnend in 2007.
5. Begin 2007 start ook de revisieprocedure van het bestemmingsplan voor het gehele zeehavengebied, inclusief de mogelijkheid van het dempen van een deel van de Wilhelminahaven. Tegelijk wordt een veiligheidseffectrapportage gemaakt en worden de consequenties vastgesteld van de beperkingen voortvloeiend uit de wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit.
6. Het in de tweede helft van 2007 vergunnen van beschikbaar geluid aan alle terreinen, die dat nu niet hebben, inclusief de Prins Willem-Alexanderkade en het NS-terrein, zodat die in gebruik kunnen worden genomen, ook al kan voorlopig maar van een beperkte vergunning sprake zijn.
7. Vanaf 2007 ook de geleidelijke verbetering van de veiligheid, port security, parkmanagement en de publieke organisatie van het zeehavengebied.
8. De promotieactiviteiten voor vestiging in de zeehaven worden opgevoerd zodra zekerheid over de toekomstige geluidssituatie bestaat.
9. Wanneer aan de publieke voorwaarden is voldaan, kan ZHD de kustvaartterminal ontwikkelen.
10. Wanneer aan de publieke voorwaarden is voldaan, kan de private partij het onderwater zeezand- en zeegronddepot in de Wilhelminahaven aanleggen.
11. De verwerving van een deel van het terrein op Duivelseiland en het daaropvolgend gereed maken voor uitgifte aan bedrijven.

5.2 Havenontwikkeling en -beheer

Mede gezien de beperkte omvang van de zeehaven is in het verleden besloten dat de zorg ervoor wordt gedeeld door de sectoren Stadsbeheer en (het Programma Economie van) Stadsontwikkeling. Stadsbeheer beheert de haven en ontvangt de havengelden. Het programmabureau economie heeft het masterplan opgesteld en voert de ontwikkelingsstrategie uit, onder meer met promotie en acquisitie. De projectorganisatie, die aan het programmabureau is opgehangen, staat gesteld om het masterplan uit te voeren.

Omdat de havenbelangen in meerdere sectoren worden behartigd, functioneert sinds enige tijd het Havenmanagementoverleg (HMO) van Stadsontwikkeling en Stadsbeheer. Het is de bedoeling vooralsnog deze werkwijze voort te zetten. Het HMO zal onderzoeken of tijdens de revitalisering een andere vorm van strategisch management beter past. Vestigingsverzoeken van bedrijven zullen worden afgewogen tegen de doelstellingen. Hiervoor is een toetsingskader ontwikkeld.

5.3 Eigendom en beheer van grond

5.3.1 Zeehavengebied

Slechts enkele terreinen zijn in volle eigendom van de gemeente. Om via voorbeeldwerking de revitaliseringsdoelstellingen te bevorderen wordt gestreefd naar het beschikbaar hebben van een eigen terrein in elk deel van het zeehavengebied. Dat doel is overal reeds bereikt, behalve op Duivelseiland.

Op Krabbepolder is het terrein achter de PWA-kade in volle eigendom. Op het grensvlak van de Julianahaven en de Wilhelminahaven zijn twee percelen, die samen de Kop van de Kilkade uitmaken, ook inmiddels in volledig eigendom. Op het Duivelseiland bestaat uitzicht op het verkrijgen van ruim 6 ha. die nu door Rijkswaterstaat worden gebruikt. In het zuidelijk deel van de haven wordt het niet nodig geacht een eigen terrein als voorbeeld te revitaliseren.

De eigen grondpositie zal alleen nog worden aangevuld indien zich aantrekkelijke mogelijkheden voordoen. Beschikbare en verkregen terreinen worden, eventueel na bodemsanering en sloop van niet courante opstallen, met prioriteit aan kade- en havengebonden bedrijven aangeboden. Zo wordt de identiteit van het gebied als een (zee)haven zoveel mogelijk versterkt. In een revisie van het bestemmingsplan voor het zeehavengebied zal dat worden vastgelegd.

Per terrein en per business case wordt beoordeeld of erfpacht dan wel verkoop een duurzame revitalisering het beste bevordert. De criteria daarbij zijn de gecombineerde bijdrage aan werkgelegenheid, haveninkomsten en het tempo van ingebruikname. Het in 2004 opgestelde Toetsingskader is daarbij een nuttig instrument. Het Havenmanagementoverleg zal elke aanvraag en business case beoordelen op haalbaarheid en bijdrage aan de doelstellingen van de revitalisering.

5.3.2 Wilhelminaterminal

Het vraagstuk van de grondeigendom vraagt bij de business case van de Wilhelminaterminal om een speciale afweging. De gemeente is eigenaar van het water in de Wilhelminahaven dat wellicht gedeeltelijk zal worden gedempt.

Het initiatief voor het aanleggen van de Wilhelminaterminal ligt geheel bij het particuliere Zeehavenbedrijf Dordrecht bv (ZHD). In de terminologie van het Dordtse grondbeleid is dit een 'derdenontwikkeling'. De gemeente laat de ontwikkeling van dit deel aan 'derden' over en hoeft daarbij niet over een zodanig sturende rol te beschikken dat ze beschikking wil over de grond die met demping wordt gewonnen.

Dankzij haar huidige eigendom van de Wilhelminahaven en het planjuridische instrumentarium beschikt de gemeente over voldoende sturingsmogelijkheden om de ontwikkeling op een door haar gewenste wijze te laten plaatsvinden. Het ZHD is immers op de gemeente aangewezen. Wanneer de gemeente haar waterperceel niet ter beschikking stelt of geen planjuridische medewerking verleent, kan het bedrijf zijn uitbreidingsplan niet uitvoeren. Het is daarom niet nodig om de zeggenschap over het waterperceel of de toekomstige grond te behouden.

Daarbij past dat de gemeente de eigendom van de grond in de huidige staat (zijnde water) aan het ZHD overdraagt, mits er overeenstemming is over de prijs en er vanuit planjuridisch oogpunt geen belemmeringen meer bestaan. Ook zullen er zakelijke afspraken gemaakt moeten worden over nautische aspecten om de publieke verantwoordelijkheden die de gemeente in het havengebied heeft te kunnen waarborgen.

Er is overwogen om de grond in erfpacht uit te geven. Dat zou echter het financiële risico voor de gemeente vergroten omdat zij een perceel in eigendom houdt dat (op dit moment) alleen bereikbaar is via andere percelen.

Investerings in infrastructuur zoals verharding en kraanbanen komen in alle varianten geheel ten laste van ZHD.

5.4 Parkmanagement

Een herstructurering of revitalisering van een bestaand bedrijventerrein is een goed moment om in overleg met bedrijven en gemeente een gewenst kwaliteitsprofiel te bepalen en uit te voeren. Vervolgens is het belangrijk om het bereikte kwaliteitsniveau – en daarmee de economische waarde van een gebied – ook op de lange termijn vast te houden. Sterker nog: om continu te werken aan vernieuwing en verbetering. Parkmanagement is een instrument om dit te bereiken.

Parkmanagement houdt zich bezig met de inrichting, het beheer van bebouwd en onbebouwd gebied en met de ontwikkeling en exploitatie van zowel collectieve als individuele voorzieningen en diensten. Dit alles met als doel het verkrijgen en behouden van een gewenst kwaliteitsniveau in ruime zin.

Stedebouwkundige kwaliteitseisen

In de uitwerking van het bestemmingsplan voor het zeehavengebied wordt een ruimtelijke zienswijze aangegeven voor de invulling van de openbare ruimte. Stedebouwkundige uitgangspunten worden daarvoor geformuleerd. Met name de overgang naar Krabbepolder en Duivelseiland bieden daarvoor kansen. Voor enkele, nu gedeeltelijk braakliggende beeldbepalende terreinen (Kop van de Kilkade, de oostzijde van het NS-terrein en Duivelseiland) zal een stedebouwkundige invulling worden aangegeven die de aantrekkingskracht en duurzaamheid van het havengebied versterken.

Parkmanagement is kwaliteitsmanagement

De kwaliteit van een bedrijventerrein kan voor iedereen zichtbaar zijn. Bijvoorbeeld in de architectuur van de gebouwen, het stedebouwkundig ontwerp, in terreinbeveiliging of de manier waarop het



groen wordt onderhouden. Maar kwaliteit kan ook onzichtbaar schuilen in voorzieningen, een goede organisatie, in samenwerking tussen bedrijven en overheid of in gezamenlijke energie-inkoop.

Het gaat er bij parkmanagement om dat er een balans wordt gevonden tussen de (soms uiteenlopende) wensen en eisen van gebruikers, eigenaren en gemeente. De gemeente kan dat niet alleen. De praktijk leert dat invoering van parkmanagement op bestaande terreinen drijft op draagvlak en de bijdragen van alle betrokkenen.

Maatregelen

De kern van het basispakket voor parkmanagement bestaat uit maatregelen die te maken hebben met het onderhoud van de openbare ruimte en de veiligheid van het gebied. Hierbij valt te denken aan maatregelen als

- Beheer groenvoorzieningen
- Beheer bestrating
- Openbare verlichting
- Toepassen cameratoezicht
- Toepassen voertuigdetectie en/of kentekenregistratie
- Plaatsing slagbomen
- Aanpassen c.q. verbeteren van de bewegwijzering
- Toepassen van surveillance
- Doormelden van alarmsignalen naar (particuliere) alarmcentrale
- Plaatsen van billboards
- Parkeermogelijkheden en parkeerbeleid
- Port security.

Voor de realisering van deze maatregelen zijn een of meer vormen van publiek-private samenwerking noodzakelijk. Belangrijke voorstanders van de revitalisering, zoals het Ministerie van Economische Zaken, vinden parkmanagement zo belangrijk, dat zij invoering als voorwaarde verbinden aan hun co-financiering.

Het gemeentelijk Havenmanagementoverleg zal het initiatief nemen om in de komende programmafase met alle betrokkenen parkmanagement verder gestalte te geven. Daarbij is ook de vraag aan de orde naar een gecertificeerde organisatie voor beveiliging.

5.5 Promotie en acquisitie

Uit het marktonderzoek en de marktconsultaties is gebleken dat het zeehavengebied van Dordrecht in de sector te weinig bekend is. Zolang geen zekerheid kan worden gegeven over de oplossing van de geluidsproblematiek heeft promotie en actieve acquisitie van het zeehavengebied geen zin. Pas op het moment dat zekerheid bestaat over het afgeven van vergunningen, zal in het kader van het Programma Economie van Stadsontwikkeling daadwerkelijk proactief het zeehavengebied onder de aandacht van potentiële nieuwe vestigers gebracht worden.

5.6 Planjuridica

5.6.1 Bestemmingsplannen

In het zeehavengebied zijn drie bestemmingsplannen van kracht.

Voor het gebied rondom de Wilhelminahaven geldt een bestemmingsplan uit 1932. De Julianahaven, Krabbegors en Krabbepolder zijn geregeld in een plan uit 1961. De gronden hebben een industriële bestemming, de havenbekkens zijn bestemd voor water. Ondanks het feit dat deze plannen tot nu toe in het algemeen toereikend zijn gebleken, behoeft het geen betoog dat beide plannen alleen al vanwege de leeftijd en de tegenwoordige eisen toe zijn aan actualisering.

Het derde bestemmingsplan is van recenter datum (2001) en is opgesteld om op de voormalige locatie van Fokker aan de Mijlweg een woonboulevard te realiseren.

Behalve het feit dat de plannen zijn verouderd, zijn er ook concrete aanleidingen voor vernieuwing of herziening van bestemmingsplannen.

- Dit masterplan is gericht op het versterken van de zeehavenfunctie. De voorgestelde maatregelen kunnen deels binnen de huidige ruimtelijke structuur worden gerealiseerd, maar zullen ook tot – soms ingrijpende – ruimtelijke aanpassingen leiden. Daarnaast is er behoefte aan een bestemmingsregeling die bedrijfsactiviteiten welke niet in een havengebied passen uitsluit. De huidige plannen bieden die mogelijkheid niet.
- Herziening zone industrielawaai Dordt-West. In het Zeehavengebied ontbreekt geluidsruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Zoals hierboven uiteengezet kan deze problematiek door een pakket aan maatregelen worden opgelost.

5.6.2 Milieueffectrapportage

De aard en omvang van de revitalisering zijn van dien aard dat expliciet moet worden afgewogen of er aanleiding is voor een milieueffectrapportage (mer).

Het plangebied functioneert sinds lange tijd als haven- en industriegebied. Dit verandert in wezen niet. Wat verandert is dat de nadruk meer wordt gelegd op de (zee-)havenfunctie door betere benutting van bestaande en het aanbieden van nieuwe faciliteiten voor (zee-)havengebonden bedrijfsactiviteiten. Er is sprake van een accentverschuiving binnen de bestaande praktijk.

Het uitvoeren van een mer is zinvol als er meerdere ontwikkelingsalternatieven en -varianten denkbaar zijn en een milieubeoordeling daarvan kan bijdragen aan het doen van keuzes. In het zeehavengebied is er niet of nauwelijks ruimte voor dergelijke alternatieven en varianten, zodat een mer geen toegevoegde waarde heeft.

5.7 Communicatie

Heldere en open communicatie met alle belanghebbenden over de procesgang en de voortgang van de realisatie is van groot belang voor de revitalisering van het zeehavengebied

De communicatie zal voortbouwen op de koers die de afgelopen jaren is ingezet. De belangrijkste doelgroepen zijn de bedrijven in de zeehaven, de bewoners binnen de geluidszone, de belangenorganisaties (KvK, DOV, Werkgevers Drechtsteden e.d.) en de andere overheden: 's-Gravendeel, Zwijndrecht, provincie, VROM, EZ en de relevante eenheden binnen de gemeente Dordrecht.

De doelgroepen worden geïnformeerd over besluitvorming, voortgang, mijlpalen en resultaten en waar nodig betrokken bij de uitvoering van diverse onderdelen.

De belangrijkste acties per doelgroep worden hieronder weergegeven.

Bewoners Wieldrecht: in ieder geval twee keer per jaar een bewonersbijeenkomst organiseren en bij belangrijke besluitvormingsmomenten aanvullend communiceren via een nieuwsbrief.

Bewoners Krispijn en Wielwijk: het masterplan aanbieden aan de wijkorganen om af te stemmen hoe het beste omgegaan kan worden met de communicatie richting de bewoners in verband met de bestemmingsplanprocedure rondom de verruiming van de zonegrens.

Bewoners 1e Tolstraat: De burgers die in de 1e Tolstraat wonen, zullen worden geïnformeerd over de reconstructie van de Mijlweg en zullen worden betrokken bij de vraag naar de inpassing van de reconstructie.

Bedrijven in het zeehavengebied: twee keer per jaar bedrijven-bijeenkomsten en bij belangrijke besluitvormingsmomenten aanvullend communiceren via een nieuwsbrief.

Potentiële bedrijven: actieve acquisitie en marketing op het moment dat de revitalisering ver genoeg is gevorderd. Tot het zo ver is worden met geïnteresseerde bedrijven, net als in het verleden, afzonderlijke gesprekken gevoerd.

Andere belanghebbenden (gemeenten, belangengroepen e.a.): vanaf 2007 wordt de communicatie geïntensiveerd. Van dit masterplan wordt een publieksversie gemaakt die actief verspreid wordt onder alle belanghebbenden en andere geïnteresseerden. Daarnaast wordt naar andere manieren gezocht om de zeehaven op de agenda te houden/krijgen bij (nieuwe) belanghebbenden.

5.8 Uitvoeringsplanning

De planning gaat uit van de bestaande procedures zoals de Wet ruimtelijke ordening die voorschrijft. Voor de revisie van het bestemmingsplan van het zeehavengebied wordt artikel 19.1 gevolgd. Dan kan medio 2008 de revisie een feit zijn.

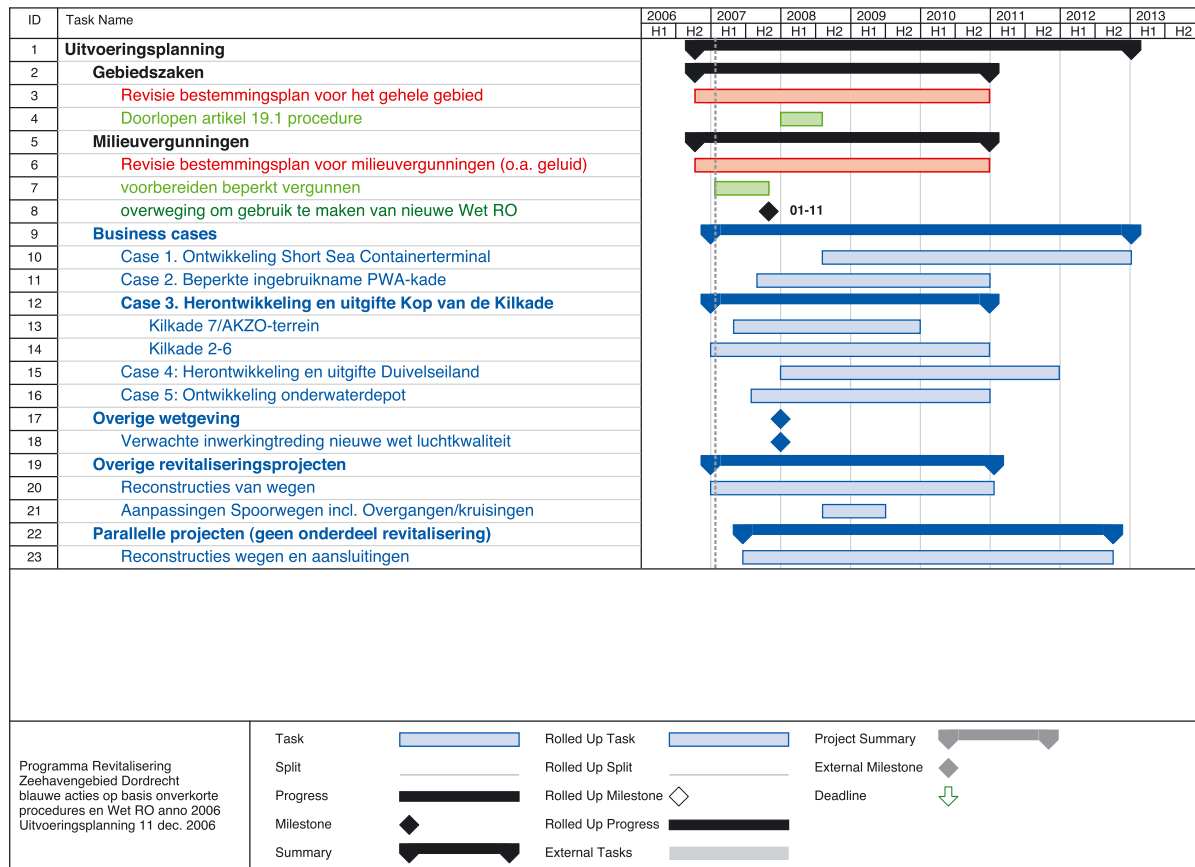
Voor de wijziging van de 50dB(A) geluidcontour moet de gehele procedure worden gevolgd. Resultaten worden in 2010 bereikt. Sommige ondernemers zullen die mijlpaal afwachten voordat zij finaal besluiten om grote diepte-investeringen te doen, zoals voor de Wilhelminaterminal.

Als de nieuwe Wet ruimtelijke ordening per 1 januari 2008 (nog allerminst zeker) van kracht wordt, kan overwogen worden om procedures volgens die nieuwe wet te laten verlopen. Dan kan misschien eerder over de gewenste geluidscontourcorrectie worden besloten.

Voor de private besluitvorming over de Wilhelminaterminal en het onderwaterdepot levert dat slechts geringe tijdswinst op, tenzij de betrokken private ondernemers bereid zijn al direct na medio 2008 (als de revisie van het bestemmingsplan voor het zeehavengebied een feit is) voorbereidingen te treffen.

In de planning is uitgegaan van een conservatief scenario.

Uitvoeringsplanning 2006-2013 op hoofdlijnen



5.9 Samenvatting

Om het revitaliseringsproces op gang te brengen zal de gemeente het goede voorbeeld geven door snel werk te maken van parkmanagement, verbetering van de openbare ruimte en een continu programma van kwaliteitsverbetering. Waar zich daartoe mogelijkheden voordoen zal de gemeente grond kopen en daar voortvarend de revitalisering gestalte geven. Bij het belangrijke project van de Wilhelminaterminal beschikt de gemeente over voldoende sturingsmogelijkheden om de ontwikkeling op een door haar gewenste wijze te laten plaatsvinden.

De twee verouderde bestemmingsplannen worden geactualiseerd. Een milieu-effectrapportage is niet nodig omdat het wezen van het gebied als zeehaven niet verandert en er nauwelijks ruimte is om alternatieven af te wegen.

De uitvoering van de revitalisering zal de gemeente begeleiden met een communicatieprogramma met alle betrokkenen. Actieve acquisitie van bedrijven begint pas wanneer de geluidsproblematiek formeel is opgelost.

De meeste uitvoeringsacties in het kader van de revitalisering moeten de komende vijf jaar worden gedaan, maar ook daarna zullen de doelstellingen bewaakt moeten worden. Omstreeks 2014 zijn de doelstellingen bereikt en treedt de beheerfase in.



Vanuit het zeehavengebied zijn er drie routes naar het zuiden: per schip via de Dordtsche Kil, per vrachtauto over de A16 en per trein over de Moerdijkbrug.

Risicoanalyse

Bureau Metrum heeft een eerste risico-inventarisatie van het revitaliseringsprogramma gemaakt tijdens het opstellen van dit masterplan en daarover aan de stuurgroep gerapporteerd op 9 november 2006. Daarmee werden de mogelijke risico's voor het eerst op hoofdlijnen bijeengebracht terwijl het opstellen van het masterplan nog gaande was. Volgens Metrum is 'door verdere uitwerking van de revitaliseringsplannen in een Masterplan en een Planeconomische onderbouwing én het treffen van beheersmaatregelen door de gemeente, [is] op een aantal punten het risicoprofiel gewijzigd en is het accent enigszins verschoven.

Metrum meldt het volgende:

Managementsamenvatting

Deze rapportage vormt een follow-up van de risicoanalyse die METRUM heeft verricht naar de plannen voor de revitalisering van de Zeehaven Dordrecht. De voornaamste bronnen voor deze risicoanalyse zijn een concept van het Masterplan (versie van 5 december 2006) en de Planeconomische Uitwerking Business Cases (versie 4 december 2006). Deze rapportage dient in samenhang te worden gelezen met de eerdere risicoanalyse, waarvan de definitieve rapportage verscheen op 9 november 2006.

Uit de onderhavige rapportage blijkt dat risico's die in een eerdere instantie zijn geïnventariseerd op hoofdlijnen nog altijd een goed beeld geven van de risico's bij de revitalisering. Echter: door verdere uitwerking van de revitaliseringsplannen in het Masterplan en een Planeconomische onderbouwing én het treffen van beheersmaatregelen door de gemeente, is op een aantal punten het risicoprofiel gewijzigd en is het accent enigszins verschoven.

Interne risico's

- Uit de eerdere risicoanalyse en de prioritering volgt dat de risico's in te delen zijn in 7 clusters. Op het punt van 'Beleid, doelstellingen en uitgangspunten' is met het Masterplan een verbindend en samenhangend beleidsdocument tot stand gebracht voor de verschillende onderdelen van de revitalisering. Hiermee nemen

beleidsmatige risico's uit de eerdere analyse af en worden de overgebleven risico's beter beheerst. Een risico blijft de voor de revitalisering benoemde doelstelling tot het behalen van 1250 arbeidsplaatsen. Het is de vraag of dit haalbaar zal blijken. Dit risico ontstaat mede doordat dit doel strijdig kan zijn met de andere doelstelling van de revitalisering om 'zeehavengebonden bedrijvigheid' aan te trekken. Zeehavengebonden bedrijvigheid heeft vaak een arbeidsextensief karakter.

- Op het punt van 'Projectorganisatie en beheersing' is het risicoprofiel verkleind door het binnen de gemeente instellen van het Haven Management Overleg (HMO). Maar de kans op versnippering in de organisatie blijft aanwezig. De verankering in de gemeentelijke organisatie blijft een aandachtspunt voor het project revitalisering, mede gezien de doorlooptijd (tot 2014) en de omvang van de publieke investeringen (ruim € 60 miljoen).
- Een beheersmaatregel op het punt van risico's uit het cluster 'Infrastructuur' wordt gevormd door het in ontwerp zijnde 'Verkeersstructuurplan Dordrecht West'. Dit plan voorziet in belangrijke infrastructurale aanpassingen om onder andere de toename van het vrachtverkeer als gevolg van de revitalisering te kunnen opvangen. Inzetten op de stamspoorlijn in het kader van de ladingdoorvoer vanuit de Zeehaven blijft een risico gezien de beperkte capaciteit en ligging van de lijn. Het Masterplan maakt op dit punt nog geen heldere keuzes.

Externe risico's

- Binnen het cluster 'Markt (Marktpartijen en afzetpotentie)' maakt de inmiddels verrichte marktanalyse waarop het Masterplan is gebaseerd, de marktkansen inzichtelijk. Deze noemt de risico's vanuit de markt 'beperkt'. De marktrisico's in de plannen worden hiermee verkleind.
- In het cluster 'Milieuaspecten, juridisch planologische procedures' is het aspect luchtkwaliteit een van de belangrijkste risico's. Met name voor business case 1 (Wilhelminaterminal) kunnen de wettelijke eisen op het gebied van luchtkwaliteit (NO₂, fijn stof) een bedreiging vormen. Overschrijding van de wettelijke normen

kan aan de noodzakelijke bestemmingsplanherziening in de weg staan. Het Masterplan benoemt dit risico. Binnen de gemeente wordt op dit moment nog bestudeerd in hoeverre de wettelijke eisen een belemmering vormen voor business case 1. Mocht uit dit onderzoek blijken dat er een beperking is voor de ontwikkeling van business case 1 vanwege deze eisen, dan kunnen oplossingsrichtingen zijn het zoeken naar passende bronmaatregelen of het toepassen van de salderingsregeling.

- ‘Geluid’ blijft dé kritische succesfactor voor de revitalisering. De gemeente heeft op dit punt diverse beheersmaatregelen getroffen, maar de uiteindelijke uitkomst is nog onzeker.

Interne / externe risico's

- Op het punt van ‘Ondernemerschap en Investeringsbereidheid’ blijven de risico's voor de revitalisering aanwezig, maar deze zijn afgenomen. Een nieuw risico dat naar voren komt is dat vertraging in de revitalisering (bijv. door trage besluitvorming of door geluidsproblemen) er toe kan leiden dat de huidige (markt)kansen voor de verschillende business cases niet optimaal benut kunnen worden; het ‘momentum’ voor deze revitalisering kan verdwijnen. Voor het aantrekken en behouden van investeerders is een spoedige voortgang van de revitalisering essentieel.

Financiële risico's

- Een belangrijke constatering ligt op financieel gebied: de geprognosticeerde gemeentelijke investering bedraagt ruim € 60 miljoen. Ruim € 40 miljoen hiervan wordt gedekt uit opbrengsten (hoofdzakelijk middels grondverkoop) en een deel wordt reeds gedekt door publieke bijdragen. Het Masterplan (concept d.d. 5 december 2006) geeft aan dat voor een bedrag van € 11.818.000,- nog dekking wordt gezocht.

Vastgesteld kan worden dat zowel de geraamde investeringen als opbrengsten zijn gebaseerd op aannames. Zowel in de investeringen als in de opbrengsten kunnen afwijkingen optreden, hetgeen zowel risico's als kansen met zich meebrengt.

Hierbij speelt een belangrijke rol dat over de individuele business cases naar verwachting met de private partijen onderhandeld zal moeten worden over de flankerende publieke investeringen, te betalen havengelden of financiële tegemoetkomingen. Het resultaat van die onderhandelingen zal bepalend zijn voor de werkelijke financiële uitkomst van de business cases en de revitalisering als geheel.

- Het is belangrijk dat de gemeentelijke besluitvorming over de individuele business cases plaatsvindt conform de ‘Spelregels’ en het ‘Toetsingskader’ die door de projectorganisatie in het kader van de revitalisering zijn opgesteld en dat voorafgaand aan eventuele publieke investeringen harde afspraken met de betreffende private partij worden gemaakt. Dit wordt belangrijker naarmate de financiële omvang van de business case groter is; hierbij springt vooral business case 1 (Wilhelminaterminal) in het oog.
- Er is momenteel nog geen zichtbare financiële reservering opgenomen, als dekking van de financiële risico's van de revitalisering. Het is aan te raden om het opnemen van een dergelijke reservering de komende periode nader te onderzoeken. Bijvoorbeeld door belangrijke risico's – waar mogelijk – te kwantificeren.
- Het Masterplan dekt niet alle risico's af vanwege het globale karakter van een dergelijk document. De uiteindelijke (financiële) onderbouwing van het Masterplan ter ondersteuning van de besluitvorming dient niettemin een gedetailleerd inzicht te geven in de financiële stand van zaken en de risico's in de kosten en de aannames. Het besluit over de revitalisering bekrachtigt immers de intentie om verder te gaan met een revitalisering waarvan het totale publieke investeringsvolume ruim € 60 miljoen bedraagt, waarvan ca € 40 miljoen is gedekt door private bijdragen, opbrengsten van exploitaties en verkopen van terreinen.

In de uitwerking van het Masterplan zal rekening gehouden worden met deze constatering.



De locatie Kil 4 ligt klaar voor ontwikkeling tot bedrijventerrein.

Deelonderzoeken en bronnen

Dit masterplan is gebaseerd op onder andere de volgende deelonderzoeken en bronnen.

- Binnenhavens Drechtsteden, case studie als onderdeel van studie Blue Ports. Auteurs: TNO (juli 2004).
- Blue Ports: Knooppunten voor de regionale economie. Onderzoek naar de economische belangen van de Nederlandse Binnenhavens. Auteurs: TNO (oktober 2004).
- Vier gezichten op Nederland. Auteurs: Free Huizinga, Bert Smid (6 november 2004).
- Bedrijvigheid en economische effecten Zeehavengebied Dordrecht. Auteurs: Sociaal Geografische Bureau Drs. F.W. Winterwerp (maart 2005).
- Programma Revitalisering Zeehavengebied Dordrecht – fase juli 2005 – december 2006 (28 juni 2005).
- Studie Verkeersafwikkeling Dordrecht-West. Auteurs: Goudappel Coffeng (1 augustus 2005).
- De vraag naar ruimte voor economische activiteit tot 2040. Bedrijfslocatiemonitor. Auteurs: P.H.A.M. Arts, J. Ebrecht, C.J.J. Eigenraam, M.J. Stoffers (1 december 2005).
- Quickscan Stamlijn Dordrecht. Auteurs: Movares Nederland, ir. H. Weelink, ir. N.M. van der Waart, ing. J. de Waal (1 mei 2006).
- Dordtse Dromen B&W. Onderzoekers: J.M. Bouwsma, R. Kamphues, D.V.J. Massie, L.C.J. Wouters (2 mei 2006).
- Quickscan Bovenregionale Vraag Zeehaventerrein Dordrecht. Auteurs: Stec Groep (22 juni 2006).
- Shortseacontainerterminal Dordrecht. Auteurs: TNO Dr. B. Kuipers, Ir. W.M. Savenije, Drs. W. Jonkhoff (25 september 2006).
- Verkennend onderzoek geluid versus economie in de zeehaven van Dordrecht. Auteurs: TNO Dr. B. Kuipers, Inr. F.H.A. van den Berg, A.M. van Noort (3 oktober 2006).
- Verkeersstructuurplan Industriegebied West, Glazenplein & Knoop A16/N3. (24 oktober 2006).
- Subsidieonderzoek Gemeente Dordrecht Masterplan Revitalisering Zeehavengebied/Project Reconstructie Mijlweg (november 2006).
- Risicoanalyse revitalisering Zeehavengebied. Eindrapportage. Auteurs: METRUM (9 november 2006).
- Markanalyse Revitalisering Zeehaven Dordrecht. Auteurs: Buck Consultants International (concept, 10 november 2006).
- Planeconomische Uitwerking Business Cases RZD. Auteurs: SPIN Consult (4 december 2006).
- Netto Contante Waarde berekening van de nieuwe shortseacontainerterminal in de Zeehaven van Dordrecht. Auteurs: TNO Ir. W.M. Savenije, Ir. I.J. Reimersma (12 december 2006).
- Risicoanalyse Revitalisering Zeehavengebied – follow-up. Definitieve rapportage. Auteurs: METRUM (31 januari 2007).

Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Dordrecht in opdracht van het Programma Economie, Sector Stadsontwikkeling

REDACTEUR MASTERPLAN P.J.J. Maessen

ARTIST IMPRESSIONS Stadsontwikkeling

FOTO'S Stadsontwikkeling

ONTWERP Smidswater, Den Haag / Breda

DRUKWERK Stadsdrukkerij, Dordrecht

INFORMATIE Programma Economie van de gemeente Dordrecht, 078-6396638

ZIE OOK www.dordrecht.nl onder 'economie en grote projecten'

