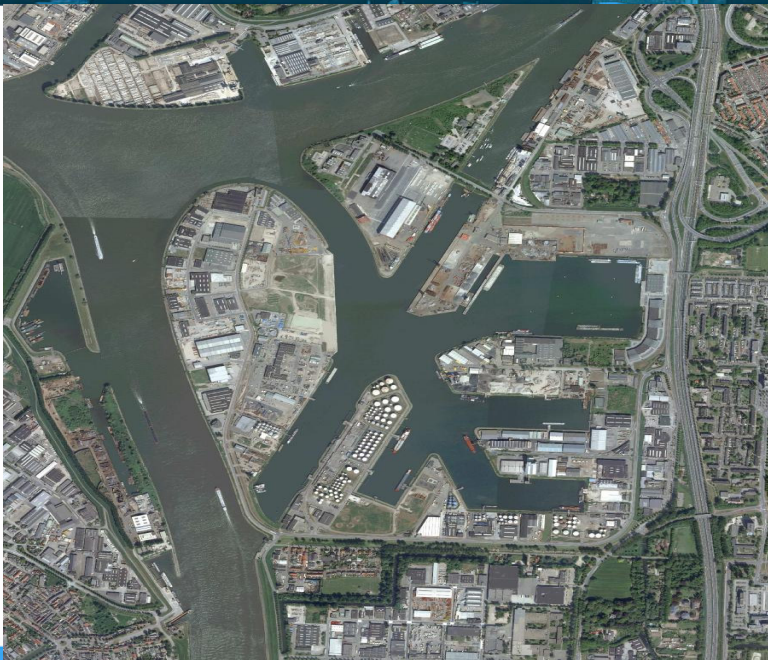


Ontwikkelprofiel Zeehavens Dordrecht



September 2010

Inhoudsopgave

1. Managementsamenvatting	3
2. Inleiding	6
Deel 1 Gebiedsbeschrijving	
3. Achtergrond	8
3.1. Masterplan Zeehavengebied Dordrecht	
3.2. Businesscase Westelijke Dordtse Oevers	
3.3. Locatie- en marktsegmentenonderzoek Zeehavens Dordrecht	
4. Huidige situatie	11
4.1. Plangebied	
4.2. Economische activiteiten	
4.3. Vastgoed	
4.4. Beheer	
4.5. Milieu - RO	
4.6. Infrastructuur	
4.7. Eigendomssituatie	
Deel 2 Ontwikkelprofiel	
5. Ontwikkelprofiel	28
5.1. Inleiding	
5.2. Stukgoed	
5.3. Maritieme industrie voor de binnenvaart	
5.4. Natte bulk	
5.5. Uitleg terrein Zuidelijke Duivelseiland	
5.6. Overige segmenten	
6. Eerste fase	36
6.1. Algemeen	
6.2. Prins Willem Alexanderkade (PWA-kade)	
6.3. Wilhelminahaven	
6.4. Duivelseiland	
7. Dordtse Kil IV	39
7.1. Inleiding	
7.2. Logistieke bedrijvigheid (distributie)	
7.3. Waardetoevoegende activiteiten stukgoed	
8. Toetsingskader	41
8.1 Werkgelegenheid	
8.2 Geluid	
8.3 Verkeer en bereikbaarheid	
8.4 Duurzaamheid	
8.5 Beeldkwaliteit	
9. Risico's en knelpunten	44
9.1. Geluid	
9.2. Bereikbaarheid	
9.3. Grondeigendom	
9.4. Bodemvervuiling	
9.5. Kades en steigers	

Bijlagen

1. Managementsamenvatting

Door het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) wordt vanuit het belang van de internationale concurrentiepositie ingezet op de optimalisatie van het ruimtegebruik in en de bereikbaarheid van het bestaande Haven Industrieel Complex Rotterdam. Tevens is optimalisatie door samenwerking met andere havenpartners in Zuidwest Nederland van belang. Vanuit het belang van de zeehaven voor stad en regio zoekt de Gemeente Dordrecht versterking van de (sociaal)economische positie van het Dordtse zeehavencomplex. Daarnaast spelen optimalisatie van het ruimtegebruik en de bereikbaarheid van het zeehavencomplex een belangrijke rol.

Om bovenstaande redenen willen de gemeente Dordrecht en het Havenbedrijf zich gezamenlijk inspannen om een mogelijk partnerschap tot stand te brengen.

Onderliggend ontwikkelprofiel geeft in het eerste deel een beschrijving van de huidige situatie van de Zeehavens. In deel 2, het daadwerkelijke ontwikkelprofiel, wordt het meest wenselijke streefbeeld voor invulling van de Zeehavens Dordrecht gegeven. Het tracht een ideaal evenwicht te vormen tussen aan de ene kant commerciële en aan de andere kant publieke belangen.

Bij aanvang van de studie om tot een ontwikkelprofiel voor Dordrecht te komen zijn mogelijk relevante segmenten op een rij gezet. Voor elk segment is een standaard set van factoren beschreven.

In een vervolgstap is gekeken naar wat de beperkingen zijn in termen van fysieke ruimte, milieuruimte en verkeersontsluitingen. Oplossingen voor deze beperkingen zijn randvoorwaardelijk bij toekomstige ontwikkelingen. Tevens is een afwegingskader opgesteld bestaande uit de elementen: werkgelegenheid, duurzaamheid en beeldkwaliteit.

Voor de Zeehavens Dordrecht zijn door middel van een locatie- en marktsegmentenonderzoek geschikte segmenten aan het licht gekomen. Van deze segmenten is door analyse van de actuele en toekomstige vraag én op basis van de fysieke kenmerken van de Zeehavens een concept invulling van het gebied ontstaan.

Hierbij wordt gedacht aan een aantal segmentclusters. De toekomstige invulling van de Zeehavens concentreert zich op een cluster van maritieme industrie en dienstverlening rondom het Malle Gat Noord, twee clusters van stukgoed op de Krabbepolder en rondom de Wilhelmina- en Julianahaven en een bestaand cluster van natte bulk aan de zuidzijde van de havens.

Het ontwikkelprofiel zoals beschreven geeft een uiteindelijk wenselijk streefbeeld van het Zeehavengebied Dordrecht. Om tot dit uiteindelijke streefbeeld te komen is een fasering van ontwikkelingen nodig. De eerste fase van het ontwikkelprofiel richt zich op drie centrumgebieden van de twee stukgoedclusters en het cluster maritieme industrie en dienstverlening én op het bestaande cluster van natte bulk. Het cluster van natte bulk wordt hier niet verder besproken, omdat het geen verandering van activiteiten betreft.

De drie genoemde gebieden zijn:

- Prins Willem Alexanderkade (PWA-kade)
- Wilhelminahaven
- Duivelseiland

Voor het terrein achter de PWA-kade wordt gedacht aan een terminal die vooral gericht is op het behandelen van projectlading (grote objecten zoals machines en onderdelen), forest products (hout, pulp en papier), ferro (staal) en non-ferro metalen (aluminium, zink en koper).

Voor het stukgoedcluster in de Wilhelminahaven wordt gedacht aan een demping van een deel van de haven.

Er zijn twee varianten mogelijk, een demping van oost naar west en een demping van noord naar zuid. De laatste variant heeft de voorkeur omdat deze het meeste land oplevert zowel in oppervlak als diepte.

Het noordelijk deel van het Duivelseiland kan worden ingedeeld met Maritieme industrie. Te denken valt aan zowel afbouwlocaties als reparatielocaties voor de binnenvaart.

Het zuidelijk deel van het eiland is een uitleggegebied voor zowel het stukgoedcluster als het cluster voor de maritieme industrie. Afhankelijk van de vraag, kan het gebied geschikt gemaakt worden voor beide segmenten.

De eerste fase is de basis voor de ontwikkeling van de rest van het Ontwikkelprofiel. Voor het vervolg wordt gedacht aan een 'organische' groei van de clusters. Hierbij wordt gekeken naar mogelijk vrijkomende kavels of aan te kopen kavels.

De ontwikkeling van de Zeehavens Dordrecht kan spin-off genereren voor het nog in te richten bedrijfsterrein Dordtse Kil IV. Daarnaast kan bij een koppeling aan bedrijventerreinen, de capaciteit van de kades worden vergroot en ontstaat tevens schuifruimte binnen de Westelijke Dordtse Oevers én het Haven Industrieel Complex.

Voor inrichting van het bedrijfsterrein wordt gedacht aan een combinatie van logistieke bedrijvigheid en waardetoevoegende activiteiten voor het stukgoedcluster.

Ontwikkelingen in de Zeehavens zijn gebonden aan een aantal knelpunten en risico's. Belangrijkste zijn de verdeling van de beschikbare geluidsruimte en het versnipperde grondeigendom in de Zeehavens.

Globale segmentering Zeehavens Dordrecht



■ Maritieme dienstverlening binnenvaart (MRO)

■ Natte Bulk

■ Stukgoed

2. Inleiding

Het maatschappelijke belang van meer samenwerking tussen de zeehavens in Nederland en tussen de Dordtse en de Rotterdamse zeehaven in het bijzonder wordt steeds meer erkend. Dit blijkt o.a. uit:

- De overeenkomst in het kader van het Container Transferium Rotterdam tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de gemeente Rotterdam, waarin is opgenomen, dat partijen zich inspannen om de principe afspraken tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de gemeente Dordrecht over het ontwikkelen van zeehaven(gerelateerde) activiteiten in de zeehavens Dordrecht gestand te doen.
- De Structuurvisie Randstad 2040 waarin de minister van VROM zich uitspreekt voor de vorming van havenallianties in Nederland.

Door het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) wordt vanuit het belang van de internationale concurrentiepositie ingezet op de optimalisatie van het ruimtegebruik in en de bereikbaarheid van het bestaande Haven Industrieel Complex Rotterdam. Tevens is optimalisatie door samenwerking met andere havenpartners in Zuidwest Nederland van belang. Vanuit het belang van de zeehaven voor stad en regio zoekt de Gemeente Dordrecht versterking van de (sociaal)economische positie van het Dordtse zeehavencomplex en optimalisatie van het ruimtegebruik en de bereikbaarheid van het zeehavencomplex.

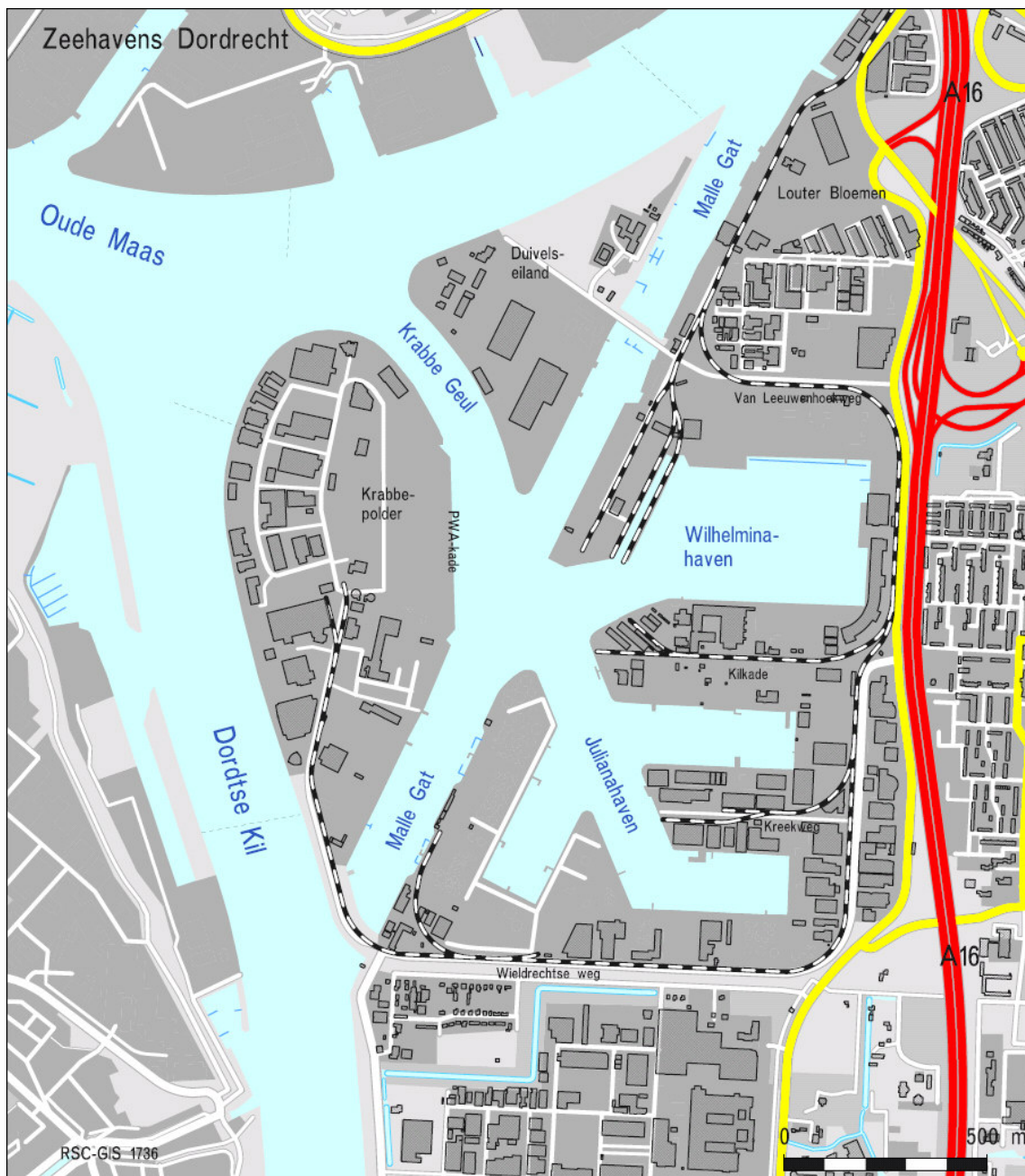
Doelstelling

Vanwege de synergie tussen bovenstaande beweegredenen willen partijen zich gezamenlijk inspannen om een mogelijk partnerschap tot stand te brengen met betrekking tot de ontwikkeling, exploitatie en het beheer van het Dordtse zeehavencomplex.

Een verdere samenwerking tussen de Zeehavens Dordrecht en het Havenbedrijf Rotterdam brengt voordelen met zich mee voor beide partijen:

- Versterking van de (sociaal)economische positie van het Zeehavengebied Dordrecht door samenwerking met een partner die beschikt over een bewezen internationale concurrentiepositie met betrekking tot de uitbating van een internationaal georiënteerd zeehavengebied;
- Optimalisatie van de bijdrage van het Zeehavengebied Dordrecht aan de stad Dordrecht en de regio Drechtsteden, bijvoorbeeld door het genereren van meer bedrijvigheid en het creëren van extra werkgelegenheid;
- Optimalisatie van het ruimtegebruik en de bereikbaarheid van het Zeehavengebied Dordrecht, bijvoorbeeld door het tegengaan van leegstand.
- HbR verwacht dat er in de toekomst voldoende vraag is om de beschikbare ruimte in het Zeehavengebied Dordrecht te kunnen invullen met bedrijvigheid in de segmenten stukgoed en maritieme industrie en – dienstverlening.
- De strategische ligging van het Zeehavengebied Dordrecht en de mogelijkheid om naast binnenvaartschepen óók zeeschepen te ontvangen bieden mogelijkheden om de belasting van de A15 te verminderen, waardoor de bereikbaarheid van het bestaande Rotterdamse haven- en industrieel complex kan worden verbeterd.
- Door uitbreiding van het bestaande Rotterdamse haven- en industrieel complex kan een commerciële meerwaarde worden gecreëerd, bijvoorbeeld door de mogelijkheid van uitruil van grondcapaciteit (schuifruimte), extra synergie en een optimaal afgestemd segmentenbeleid.

Deel 1 Gebiedsbeschrijving



3. Achtergrond

In het kader van de ontwikkeling van de Dordtse Zeehavens zijn al diverse onderzoeken uitgevoerd. In dit hoofdstuk worden de meest relevante achtergronden samengevat. Het betreft:

- Masterplan Zeehavengebied Dordrecht
- Businesscase Westelijke Dordtse Oevers
- Locatie- en marktsegmentenonderzoek Zeehavens Dordrecht

3.1 Masterplan Zeehavengebied Dordrecht (gemeente Dordrecht, 2007)

Het Masterplan voor de Zeehavens is het resultaat van het besluit van de gemeenteraad van Dordrecht (2004) om een revitaliseringprogramma voor de Zeehavens te maken. Directe aanleiding hiervoor is de leegstand op en de verwaarlozing van delen van het haven terrein. Dit laatste als gevolg van beperkingen in de geluidregelgeving. Inzet van de gemeenteraad is meer havengebonden bedrijvigheid en een groei van het aantal arbeidsplaatsen in het de Zeehaven. 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, 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. In het Masterplan worden een vijftal businesscases onderscheiden. De projecten zijn:

- Bouw van een containerterminal op de Wilhelminahaven.
- Het in gebruik nemen van de PWA-kade
- Het in gebruik nemen van een tweetal beschikbare kavels op de Kilkade
- Het verwerven en uitgeven van het noordelijk deel van het Duivelseiland aan bedrijven in de maritieme industrie.
- De aanleg van een onderwaterdepot in de Wilhelminahaven.

3.2 Businesscase Westelijke Dordtse Oevers (gemeente Dordrecht, 2008)

Aanleiding voor de businesscase is de beslissing van het Rijk om voorlopig af te zien van een bovenregionaal bedrijventerrein in de Hoeksche Waard. Als alternatief worden, naast de locatie Ridderster in Ridderkerk, de Dordtse Killen in combinatie met de Zeehavens Dordrecht aangewezen.

De gemeente heeft een drieledig doel met de businesscase:

Bestaande plannen versnellen: de planvorming van WDO moet nu versneld worden opgepakt om op korte termijn een serieus alternatief aan te bieden voor de bovenregionale vraag van Hoeksche Waard.

Ruimte creëren: er zal extra ruimte moeten worden gecreëerd om de vraag (regionale behoefte en extra bovenregionale vraag) te kunnen bedienen. Er zal fors ingezet moeten worden op herstructurering en intensivering van de bestaande terreinen (Kil I en II, Masterplan Zeehaven), maar bijvoorbeeld ook door het realiseren, stimuleren en faciliteren van dubbel grondgebruik op Kil IV. De beschikbare ruimte in de regio voor extra bovenregionale bedrijven is overigens mede afhankelijk van het gekozen groeiscenario.

Bovenregionale vraag bedienen: realiseren van de juiste faciliteiten om de bovenregionale vraag te bedienen. Denk aan een optimale ontsluiting, een marktconforme verkavelingstructuur en realisatie van faciliteiten als een truckparkeervoorziening.

De businesscase WDO geeft een overzicht van knelpunten op het vlak van ontsluiting (intern en extern), herstructurering/veroudering, leefbaarheid en grondverwerving. Genoemde oplossingsrichtingen per knelpunt en uitvoering daarvan zijn randvoorwaardelijk voor het onderliggende ontwikkelprofiel.

3.3 Locatie- en marktsegmentenonderzoek Zeehavens Dordrecht (HbR, 2008)

Het Havenbedrijf Rotterdam wil samenwerken met zeehavens in Zuidwest Nederland (Vlissingen, Moerdijk, Dordrecht, Amsterdam). Versterking van de samenwerking tussen de zeehavens in Zuidwest Nederland biedt perspectief voor optimalisering van de afwikkeling van de ladingstromen en van de allocatie van ruimte voor havengebonden en havengerelateerde activiteiten. Hierdoor vindt versterking plaats van de (internationale) concurrentiepositie. Daarnaast is de ruimte in de Rotterdamse haven schaars en wordt de ontsluiting en bereikbaarheid van de haven een steeds groter issue.

Uitbreiding van het Haven Industrieel Complex (HIC) maakt het mogelijk dat klanten beter geacommodeerd kunnen worden en zorgt ervoor dat synergie en schaalvoordelen worden behaald (verbetering concurrentiepositie). Verder acht het Havenbedrijf Rotterdam het kansrijk om positieve resultaten uit investeringen in de Zeehaven Dordrecht te halen (randvoorwaardelijk). Tot slot zal de zeehaven Dordrecht een bijdrage hebben in het ontlasten van de A15 en zodoende bijdragen aan een verbetering van het bereikbaarheids probleem.

De resultaten uit een quickscan onderzoek naar de kansen en beperkingen van het Dordtse Zeehavengebied per marktsegment laat zien dat er legio ontwikkelingsmogelijkheden zijn, waar zowel het Havenbedrijf als de gemeente Dordrecht baat bij hebben.

De kracht van het gebied zit hem in (1) de relatief grote diepgang, waardoor zeeschepen tot 9,45 meter diepgang kunnen worden geladen/gelost, (2) de strategische ligging ten opzichte van de zee, de haven van

Rotterdam en het achterland en de grote ontsluitingswegen, (3) de beschikbaarheid van nat én droog bedrijventerrein en (4) de beschikbaarheid van arbeidskrachten.

Uit het locatie- en marktsegmentenonderzoek blijkt dat voor een aantal segmenten mogelijkheden worden gezien in de Zeehavens Dordrecht.

De marktsegmenten die op korte termijn serieuze perspectieven bieden zijn stukgoed en food, maritieme industrie, recycling, natte bulk, een binnenvaart container terminal voor de lokale en regionale lading en containers service punt voor de controle, reparatie en onderhoud aan containers en reefers¹. Assemblage, controle en overige toegevoegde waarde activiteiten, distributie, reparatie, toelevering van diensten en producten zijn noodzakelijk gekoppelde bedrijvigheden aan de segmenten. De beschikbaarheid van droge bedrijventerreinen op de Dordtse Kil I t/m IV is een absolute pré.

Een opvolgende doorkijk heeft een drietal hoofdsegmenten opgeleverd, waarop kan worden ingezet bij de invulling van de Zeehavens Dordrecht. Dit zijn stukgoed, maritieme industrie en natte bulk. In deel 2 van het plan worden de segmenten en aanverwante bedrijvigheid (subsegmenten) beschreven.

Shortsea en een Container Transferium concepten scoren minder goed vanwege de beperkte geluidsruimte, waardoor 24-uurs overslag en buitenpandige bedrijvigheid niet mogelijk is op grotere schaal. Tevens ontbreekt de interesse van de marktpartijen voor deze segmenten. Erg belangrijk is ook de noodzakelijke clustervorming en kruisbestuiving in de Shortsea sector, hetgeen niet realiseerbaar is voor de Zeehavens Dordrecht op korte en middellange termijn.

In bijlage I wordt in een tabel de globale uitkomsten van het marktsegmentenonderzoek weergegeven.

¹ Reefer is de vakterm voor de transportmiddelen voor temperatuurgevoelige goederen. Dit kan betrekking hebben op een container die gekoeld moet worden, maar ook verwijzen naar een schip of een vrachtwagen die is uitgerust met koelmogelijkheden.

4. HUIDIGE SITUATIE

4.1 Plangebied

De Zeehavens Dordrecht worden aan de oostzijde begrensd door de A16 en aan de zuidkant door de Wioldrechtseweg met daarachter het bedrijventerrein Dordtse Kil I. Aan de noord- en oostzijde bestaat een natte begrenzing met respectievelijk de Oude Maas en de Dordtse Kil.

De Zeehavens zelf zijn grofstoffelijk onder te verdelen in de Krabbepolder, Het Duivelseiland (Krabbegors), terreinen rondom de Wilhelminahaven en de terreinen rondom de Julianahavens.

Daarnaast wordt in het plangebied, het bedrijventerrein Louter Bloemen opgenomen. Dit terrein ligt ten noorden van de Wilhelminahaven en de Van Leeuwenhoekweg.

Het gebied wordt per spoor ontsloten middels een stamspoorlijn. Deze wordt via gelijkvloerse overgangen aangetakt op het hoofdspoorwegennet.

De totale bruto oppervlakte van het zeehavengebied in Dordrecht is 290 hectare. In onderstaande tabel wordt een onderverdeling gemaakt van oppervlaktes binnen het gebied.

omschrijving	oppervlakte in ha.
opp. Zeehavens totaal bruto	290
opp. Zeehavens totaal bruto excl. Water	209,7
opp. Water Zeehavens	80,3
opp. Openbare ruimte (wegen, groen)	38,1
opp. Privaat terrein	113,6
opp. Uitgeefbaar terrein	171,6
opp. Beschikbaar	10,2
opp. Erfpacht + verhuurde terreinen	47,8

Op pagina 6 wordt het plangebied weergegeven.

4.2 Economische activiteiten

In de Dordtse zeehaven zijn ongeveer 120 bedrijven gehuisvest die in 2008 samen ruim 3.800 banen genereren. Ongeveer een kwart van de bedrijven in de Zeehaven is havengebonden, een tweede kwart is havengerelateerd en de andere helft is niet havengebonden of gerelateerd.

Louter Bloemen is een gemengd bedrijventerrein dat in de jaren zestig werd ontwikkeld. Op het terrein bevinden zich zowel productiebedrijven als automobielbedrijven en opslag. De werkgelegenheid op Louter Bloemen

schommelt sinds 2002 rond de 600 arbeidsplaatsen. Het aantal vestigingen varieert in deze periode tussen de 70 en 65 en is daarmee eveneens constant.²

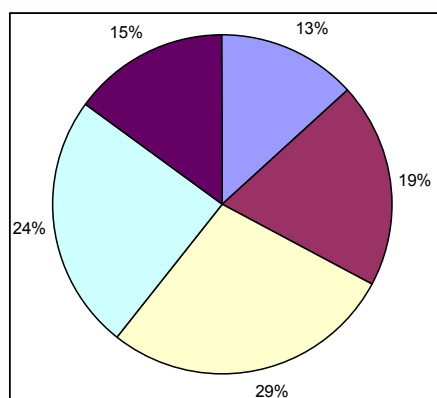
Sectorale verdeling

Figuur 1 en 2 tonen de sectorale verdeling van het aantal vestigingen (links) en het aantal banen (rechts).

Daaruit blijkt dat:

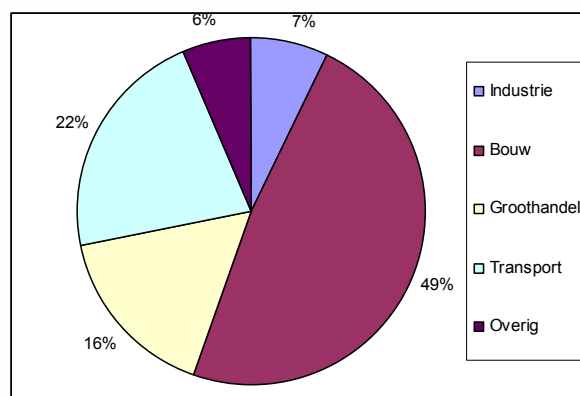
De sector bouw met 1.850 banen (49% van het totale aantal banen) de grootste sector is, gevolgd door transport met 844 banen (22%) en groothandel met 632 banen (16%).

Groothandel heeft de meeste vestigingen in het zeehavengebied. Gevolgd door transport en bouw met respectievelijk 24% en 19% van het aantal vestigingen.



Figuur 1 sectorale verdeling vestigingen

Bron: Onderzoekcentrum Drechtsteden, 2009



Figuur 2 sectorale verdeling banen

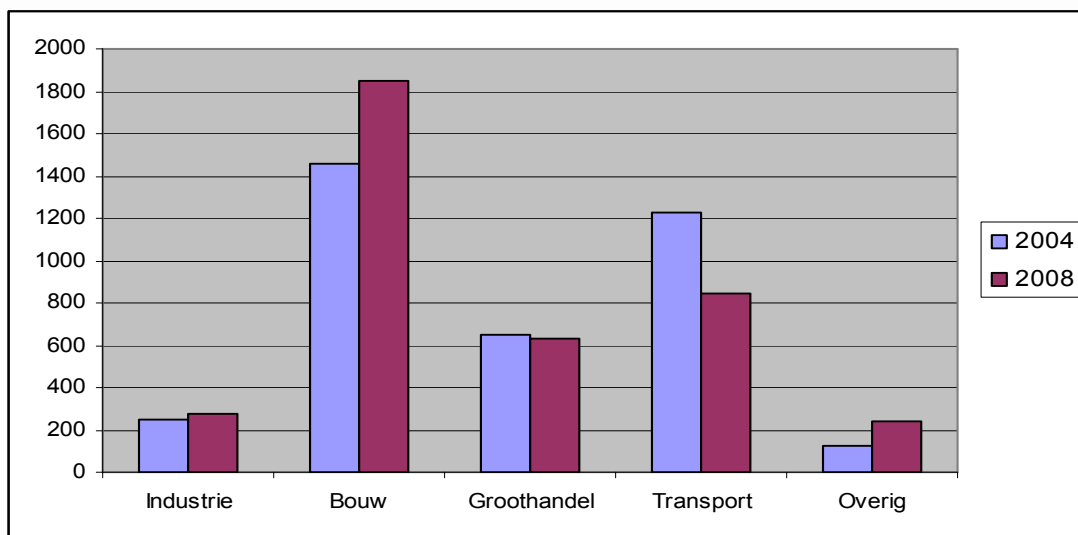
Ontwikkeling 2004 -2008

De werkgelegenheid in de Dordtse zeehaven is tussen 2004 en 2008 met ongeveer 120 banen licht gestegen tot ruim 3.800 banen. Figuur 4 toont de ontwikkeling van werkgelegenheid per sector tussen 2004 en 2008. Daaruit blijkt dat:

De werkgelegenheid in de bouw het sterkst is toegenomen met 385 banen (+26%).

In de sector transport de werkgelegenheid het snelst is gedaald, met 384 banen (-31%).

² Cijfers dateren van 01-01-2006. Bron: onderzoekcentrum Drechtsteden. Omdat sectorale gegevens van dit gebied ontbreken is in het vervolg van deze paragraaf niet gekeken naar Louter Bloemen.



Figuur 4 Ontwikkeling aantal vestigingen en aantal banen 2004-2008 (bron: gemeente Dordrecht)

4.3 Vastgoed

Leegstand

De courante leegstand is met zeven panden beperkt. Daarnaast is incurante leegstand aanwezig, bijvoorbeeld aan de noordzijde van de Kilkade. Van de courante leegstand worden momenteel alleen de drie adressen aan de Donker Duyvisweg actief op de markt aangeboden. Het gaat hierbij in totaal om ruim 650 m². De courante leegstand bevindt zich in drie deelgebieden (zie tabel 2).

Deelgebied	Adres
Deelgebied 3: (Duivelseiland Zuid)	Van Leeuwenhoekweg 33
deelgebied 6: (Kreekweg/Wieldrechtseweg)	Wieldrechtseweg 34 Wieldrechtseweg 34A
deelgebied 9: (Krabbepolder West)	Donker Duyvisweg 285 Donker Duyvisweg 289 Donker Duyvisweg 293 J. Lipsweg 83

Tabel 2 Courante leegstand per deelgebied

Opgeleverd vastgoed recente ontwikkelingen

In de periode 2004-2008 zijn in totaal 18 vastgoedobjecten in het zeehavengebied gerealiseerd. Het grootste deel daarvan werd opgeleverd in Krabbepolder West.

Afgegeven bouwvergunningen 2008

Over 2008 zijn drie beschikkingen voor bouwvergunningen afgegeven (zie tabel 3).

Deelgebied	Adres	Toelichting
Deelgebied 1 's-Gravendeelsedijk ten noorden van Van Leeuwenhoekweg	's-Gravendeelsedijk 200	het oprichten van bedrijfsgebouwen (bouwsom onbekend)
Deelgebied 6 Kreekweg en Wioldrechtseweg midden (tot nr. 35)	Kreekweg 11	Transterminal Dordrecht, voor het oprichten van 2 opslagloodsen (bouwsom € 200.000,-)
Deelgebied 7 Wioldrechtseweg Zuid (vanaf nr. 35)	Wioldrechtseweg 48	Standic BV, voor het aanleggen van tankput 6 en het oprichten van 27 opslagtanks, pompputten, een verlaadstation en een trafo/mcc huisje.

Tabel 3: Aangevraagde bouwvergunningen in 2008 per deelgebied (voor zover bekend)

4.4 Beheer

Droog

De visuele staat van de openbare ruimte wordt gekenmerkt door grote kwaliteitsverschillen. Dit wordt veroorzaakt doordat op dit moment grootschalig onderhoud aan de openbare ruimte plaatsvindt. Momenteel zijn de Wieldrechtseweg, Kreekweg en Kilkade in onderhoud of net onderhouden. Deze wegen vormen een omvangrijk deel van het areaal. Andere wegen zoals de Glazenstraat, Nijverheidsstraat (zijwegen in elementenverharding) en Van Leeuwenhoekweg vertonen achterstallig onderhoud. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de Van Leeuwenhoekweg volgens het “Masterplan Zeehavengebied Dordrecht” op de nominatie staat om gereconstrueerd te worden. De status en planning hiervan is onbekend. Over het algemeen kan worden gesteld dat wat betreft de technische staat van de droge infrastructuur een grote inhaalslag wordt gemaakt.

Door de Gemeente is aangegeven dat in het Zeehavengebied verontreiniging in de verharding en de fundering aanwezig is. Tijdens de quick-scan kwam naar voren dat deze gegevens niet zodanig toegankelijk zijn dat dit meegenomen kon worden. Wel is aangegeven dat bij de reconstructie van de Wieldrechtseweg de aanwezige verontreiniging is ingepakt in de nieuwe constructie en niet is verwijderd. Dit kan op andere locaties ook het geval zijn.

Nat

Over het algemeen zijn de objecten³ in de Dordtse haven van matige tot slechte kwaliteit. De functionaliteit van de objecten zijn puur gericht op het huidige gebruik of gebruik uit het verleden wat er toe heeft geleid dat er diverse aanpassingen gedaan zijn om de functionaliteit op te waarden. Veelal zijn de objecten door de betreffende klant/eigenaar zelf gemaakt, waarbij kosten tot een minimum worden beperkt.

De objecten in eigendom van het Zeehavenbedrijf Dordrecht (ZHD) in de Wilhelminahaven zijn wel van goede tot redelijke kwaliteit. Ditzelfde geldt voor de PWA-kade.

Door het ontbreken van een eenduidig beleid en door een versnipperde eigendomssituatie is er geen regie over kwaliteitsbehoud en –onderhoud van de randen van de natte waterbak. Doordat eigenaren zelf de verantwoordelijkheid hebben voor het onderhoud is de kwaliteit matig.

Als conclusie kan worden gesteld dat voor het herontwikkelen van de haven er veel en grote investeringen gedaan moeten worden om de in de haven aanwezige objecten op een acceptabel en rendabel niveau te krijgen.

Bovendien zal de regie over het havengebied in handen moeten komen van één organisatie om de haven tot een geheel te maken en te houden.

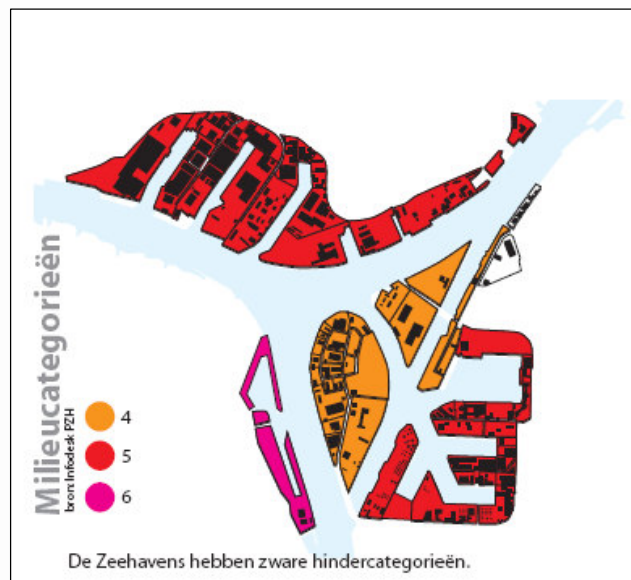
³ Onder objecten wordt verstaan: kades, kademuren en (aanleg)steigers.

4.5 Ruimtelijke Ordening en milieu

Bestemmingsplan

In het Zeehavengebied zijn drie al wat oudere bestemmingsplannen van kracht (1932, 1961). Uit onderstaande figuur blijkt dat de huidige maximale milieucategorie per deelgebieden varieert van 4 t/m 6.

Figuur 5 Huidige milieucategorieën
Bron: Zandbelt en Van den Berg, 2009



De gemeente heeft een concept opgesteld van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied Zeehavens, hierin wordt uitgegaan van een inwaartse zonering. Hierbij is een lagere milieucategorie (3.2) aan de randen toegestaan richting woongebieden, oplopend tot 5.2 in het middengebied. Het voorontwerp bestemmingsplan is nog niet gepubliceerd.

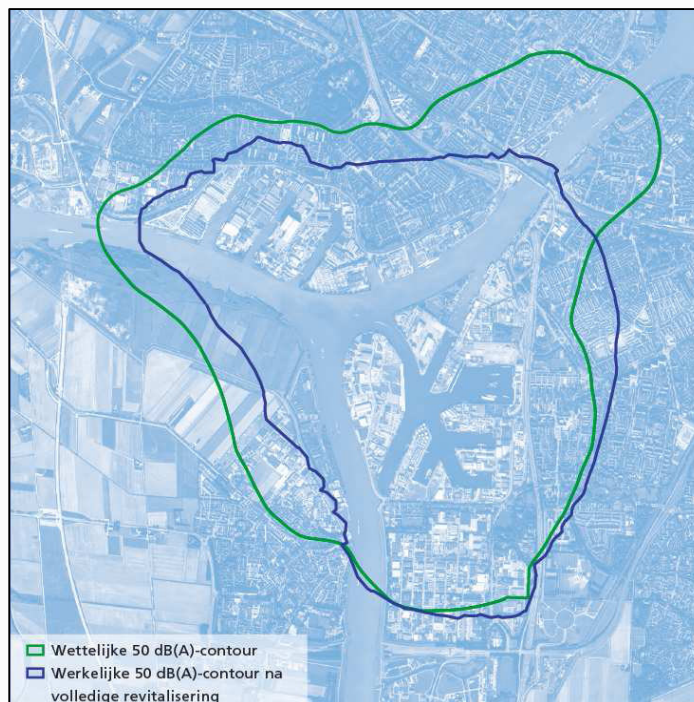
Conform het “groene boekje” vallen geanalyseerde bedrijven in het ontwikkelprofiel in de volgende milieucategorie:

type	Categorie
Overslag zeeschepen: containers	5.1
Overslag zeeschepen: stukgoed	4.2
Binnenvaart: containers	4.2
Recycling	Afhankelijk materiaal 5.1 Metaal -4.2 Overige afval
Autoparkeerterrein	2
Scheepsbouw en reparatie	4.1 tot 5.1 (afh. Grootte en testen motoren)
Opslag natte bulk	Afhankelijk type bulk 3.2 tot 5.2

Tabel 4 Milieucategorie voor een aantal segmenten

Geluidscontour

Het Zeehavengebied heeft lange tijd op een “geluidslot” gezeten omdat de geluidzone door de zittende bedrijven werd overschreden. Hierdoor konden geen milieuvergunningen aan nieuwe bedrijven worden afgegeven (uitspraken Raad van State). De gemeente heeft ingezien dat revitalisering door het geluidprobleem vrijwel onmogelijk was en heeft een zonebeheersplan opgesteld met een toedeling van geluidruimte op kavelniveau. Sinds februari 2008 is fase 1 in werking getreden, wat betekent dat er in de dagperiode (7:00-19:00 uur) uitbreidingen mogelijk zijn. Er wordt nu aan fase 2 gewerkt om ook in de avond en nachtperiode uit te kunnen breiden. Dit vraagt echter een aanpassing van de geluidszone middels een bestemmingsplanprocedure. In figuur 6 zijn de oude en de nieuwe, voorgestelde zone weergegeven (nieuwe = werkelijke 50 dB(A) contour na revitalisering). Naar verwachting wordt de bestemmingsplanprocedure voor de nieuwe zone in 2009 doorlopen en kan de nieuwe zone in 2010 operationeel zijn. Voor deze wijziging wordt aan meerdere woningen een hogere waarde toegekend.



Figuur 6 Verlegging van de geluidscontour

Bron: Gemeente Dordrecht

Geluidsverdeling

In het zonebeheersplan is een verdeling van geluid opgenomen waarbij voldaan kan worden aan bovenstaande nieuwe zone. Hierbij is al enigszins rekening gehouden met een inwaartse milieucategorisering. De terreinen waar de meeste geluidsbelasting mogelijk is liggen in het midden van het gebied.

In de figuur is het gebied met de donkerste kleur paars de hoogste geluidsbelasting mogelijk, hier kan overslag van massagoed, stukgoed en containers plaatsvinden. In de gebieden met een tint lichter kan bijvoorbeeld een tankterminal, opslag en distributie en afvalverwerking plaatsvinden. De overige gebieden hebben een lagere geluidsreservering, hier is het lastiger zeehaven gerelateerde activiteiten plaats te laten vinden zonder speciale maatregelen voor geluid. De zuidelijker gelegen terreinen hebben 's nachts beperkingen op het gebied van geluid.

Hier kan waarschijnlijk geen continue bedrijfsvoering plaats vinden. Deze gebieden zijn in de figuur gearceerd weergegeven.

Het is mogelijk om de verdeling van geluid over de terreinen beperkt aan te passen, zolang de maximale waarden op de vastgestelde zone maar niet overschreden worden. Hiervoor zouden verdere berekeningen nodig zijn. De risico's van de geluidsruimte worden in een volgend hoofdstuk van het ontwikkelprofiel behandeld.



Externe veiligheid

Dordrecht kent een veiligheidsknelpunt als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn door de stad. Dit is het spoortraject tussen Rotterdam, Antwerpen en via de Brabandrouten richting Duitsland en Limburg. Langs dit traject wordt in Dordrecht het groepsrisico overschreden, dit is een maat voor de hoeveelheid slachtoffers bij een mogelijke ramp. Op verschillende manieren wordt in Dordrecht gewerkt aan het verminderen van dat groepsrisico. Voor de ontwikkelvisie is het relevant dat het verhogen van de hoeveelheid transport van gevaarlijke stoffen over het spoor door Dordrecht een verdere verhoging van het groepsrisico inhoudt en waarschijnlijk weinig draagvlak zal hebben binnen de gemeente.

In het zeehavengebied zelf zijn op dit moment vier BRZO- bedrijven⁴ aanwezig en vijf overige bedrijven met een risicocontour. De huidige 10-6 contouren staan weergegeven in de figuur op de volgende pagina.

Binnen deze contouren mogen geen kwetsbare bestemmingen gerealiseerd worden zoals meerdere woningen, grote kantoren en hotels of ziekenhuizen. Dit levert geen beperkingen op voor het ontwikkelen van bedrijfsbestemmingen.

In het gebied zijn de groene punten kwetsbare bestemmingen. Bij herinrichting moet rekening gehouden worden dat nieuwe bedrijven geen risicocontour hebben waar deze bestemmingen in vallen. Ook mogen de risicocontouren niet over de woonwijken en de woonboulevard in oostelijke en zuidelijke richting vallen. Bij op- en overslag van gevaarlijke stoffen moet hier met name aan de randen van het zeehavengebied rekening mee gehouden worden.

In het nieuwe bestemmingsplan wordt overwogen geen nieuwe risicobedrijven toe te staan of alleen in het geval de 10-6 risicocontour niet buiten het eigen terrein komt conform de structuurvisie Dordrecht 2020. Dit kan een knelpunt opleveren voor chemie bedrijven en de op- en overslag van gevaarlijke stoffen.

⁴ **Besluit Risico's Zware Ongevallen.** Dit zijn bedrijven in de hoogste categorie met betrekking tot risico's in het kader van externe veiligheid.



Luchtkwaliteit

De Wet Milieubeheer legt maximale concentraties op voor de luchtkwaliteit buiten. Een nieuw plan of project mag niet meer dan 3% verslechtering veroorzaken boven deze normen. Hierbij zijn met name stikstofoxiden en fijn stof relevante stoffen.

In het kader van het concept bestemmingsplan Zeehaven is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Hierbij is rekening gehouden met de effecten van de ontwikkeling van een short sea containerterminal op de demping van de Wilhelminahaven en de realisatie van een onderwaterdepot. Daarnaast zijn de effecten van lokale wegen, de rijksweg, trein, scheepvaart en de industriële bronnen meegenomen. Uit dit onderzoek bleek dat er vanaf 2010 geen overschrijdingen zijn van de wettelijke normen voor luchtkwaliteit.

Daarnaast is revitalisering van de haven aangemeld als project "in betekenende mate" in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit. Dit betekent dat eventuele effecten van deze revitalisering landelijk worden gecompenseerd.

Luchtkwaliteit levert naar verwachting geen knelpunt op voor de ontwikkeling van de haven.

Bodem

In het zeehavengebied komen op diverse plaatsen bodemverontreinigingen voor. Ook het slib in de havens is op meerdere plaatsen verontreinigd. Aangezien de voorgestelde nieuwe bestemmingen in het ontwerpbestemmingsplan allemaal bedrijfsmatig zijn is de kwaliteit van de bodem hiervoor geen beperking. In de figuur op de volgende pagina is globaal de bodemkwaliteit weergegeven.

Waar wel een beperking ligt door bodemkwaliteit is het terrein ten noorden van de Wilhelminahaven, Van Leeuwenhoekweg 5. Op dit terrein zijn isolerende maatregelen getroffen voor een bodemverontreiniging bestaande uit een bovenafdichting, een bentoniet cementwand tot in de slecht doorlatende lagen en een grondwateronttrekkingsysteem met zuiveringsinstallatie. Uit onderzoek is gebleken dat de schermwand onvoldoende functioneert, er worden op diverse locaties ook buiten de schermwand sterke verontreinigingen aangetroffen in het grondwater. Daarnaast liggen er door het gekozen systeem gebruiksbeperkingen op dit terrein:

- Er mag niet geheid worden;
- Er mag geen ondergrondse infrastructuur gerealiseerd worden;
- De afdichtingconstructie moet in tact blijven;
- Bij verwijdering opstallen moet er een vloeistofdichte voorziening voor in de plaats komen.

Naar verwachting bevinden zich in het gebied geen belangrijke archeologische waarden.

Waterbodem

Voor de Krabbegeul, Julianahaven, Wilhelminahaven en het Mallegat Noord zijn waterbodemonderzoeken gedaan. De uitgevoerde onderzoeken verschillen van status. Op basis van de rapporten kan gesteld worden dat:

- De sliblaag gemiddeld twee meter dik is.
- De sliblaag uit dun slib en steekvast materiaal bestaat.
- De sliblaag over het algemeen sterk verontreinigd is.
- Het vrijkomende slib geborgen dient te worden in een depot (Slufter).
- Onder de sliblaag bevindt zich een zand- of kleilaag (oorspronkelijk bodem).



Beeldkwaliteit

Bij aanvraag van een bouwvergunning wordt in het normale (Dordtse) regime getoetst aan Welstand, er is geen specifiek beleid met betrekking tot beeldkwaliteit in de haven. Het Havenbedrijf heeft voor het Haven Industrieel Complex (HIC) negen spelregels om de beeldkwaliteit te waarborgen. Hierdoor moet een haventerrein naast de economische waarde die het heeft ook een prettige verblijfsplaats zijn voor bezoekers en gebruikers. De negen spelregels worden in het hoofdstuk Toetsingskader besproken.

Duurzaamheid

Ten aanzien van CO₂-reductie heeft Dordrecht de ambitie om samen met het Rijk en andere gemeenten (Bestuursakkoord klimaatinitiatief gemeenten en het Rijk 2007-2011) stappen te nemen in de transitie naar een meer duurzame en efficiëntere energievoorziening in 2020.

Naast het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen volgens bovenstaand initiatief (onder andere 30 procent in woningen en gebouwen) zal met het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk worden ingespeeld op de klimaatverandering. Bij nieuwbouw en bij herstructurering zal gebruik worden gemaakt van duurzame energiedistributiesystemen.

Gemeente Dordrecht is voornemens om langs de westkant langs het water bij Dordtse Kil IV windmolens te plaatsen. Stand van zaken hiervan is onbekend, bij ontwikkeling van Kil IV zal bij ontwikkeling rekening gehouden moeten worden met een veilige afstand tot de windmolens.

Het havengebied zelf ligt buitendijks met uitzondering van bedrijventerrein Louter Bloemen. Het niveau van het land is echter zo hoog dat naar verwachting bij extreem hoge waterstanden het gebied toch (vrijwel) droog zal blijven. Door stijgende waterstanden als gevolg van klimaatveranderingen is de buitendijkse ligging van het havengebied wel een punt van aandacht bij herinrichting.

Flora en Fauna

Er zijn op dit moment geen gegevens beschikbaar over beschermde flora en fauna in het gebied zelf. Gezien de huidige status van het gebied kunnen aan de kades beschermde plantensoorten voorkomen en er zijn leegstaande gebouwen die vleermuizen kunnen bevatten. Bij herontwikkeling van terreindelen moet specifiek onderzoek verricht worden naar eventueel aanwezige beschermde flora en fauna. Eventuele beschermde soorten kunnen vaak verplaatst worden maar dit kan wel vertraging opleveren bij herontwikkeling.

In de omgeving van de haven liggen Natura 2000 gebieden de Biesbosch, Oude Land van Strijen en Oude Maas. De zeehaven ligt ver genoeg van de gebieden om geen directe verstoring of verslechtering te

veroorzaken. Bij grotere ontwikkelingen dient wel gekeken te worden naar externe werking. In de Biesbosch en Oude Maas zijn habitattypes aanwezig die gevoelig zijn voor verzuring door bijvoorbeeld NOx emissie. In het oude land van Strijen zijn geen gevoelige gebieden voor activiteiten in de zeehaven.

4.6 Infrastructuur

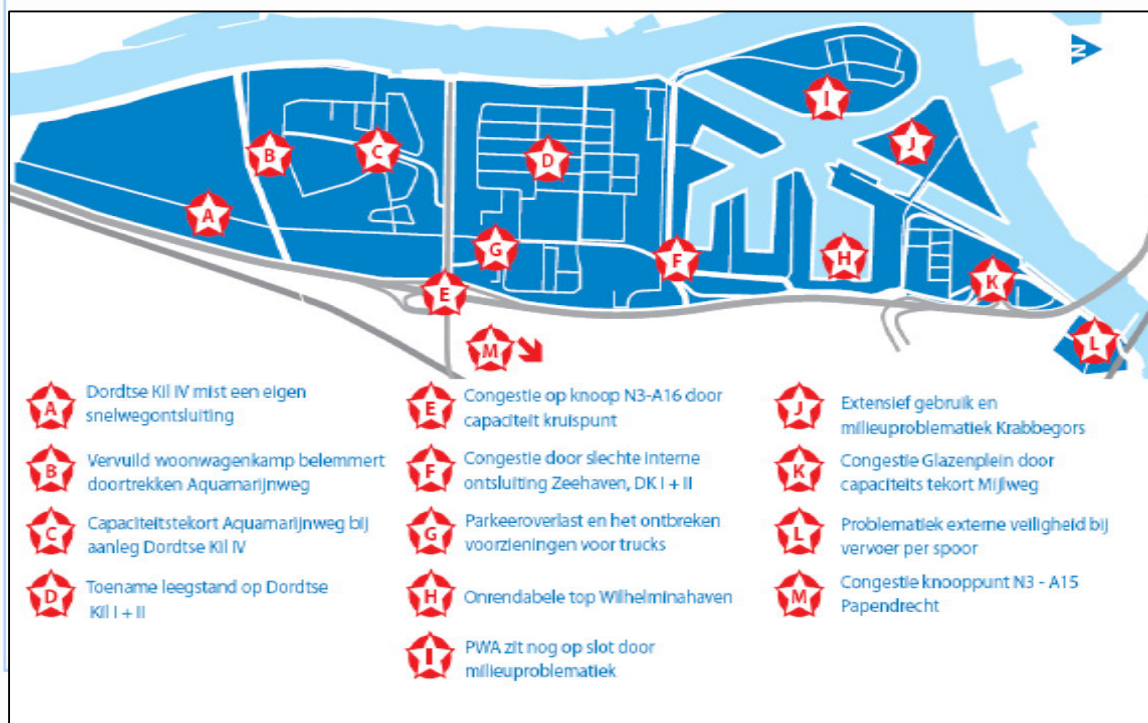
Weg

De bereikbaarheid over de weg is relatief gunstig. Door de ligging aan de A16 is er een directe aansluiting op het hoofdwegenet. Wel staat de doorstroming binnen het gebied onder druk. Hiervoor zijn al wegreconstructies in uitvoering op de Wieldrechtseweg, de Kilkade en de Kreekweg.

In de business case Westelijke Dordtse Oevers worden een aantal infrastructurele knelpunten van het gebied benoemd, die negatieve effecten hebben op de bereikbaarheid.

- Dordtse Kil IV mist een eigen snelwegontsluiting (A);
- Vervuild woonwagencamp belemmert doortrekken Aquamarijnweg bij aanleg Dordtse Kil IV (B);
- Capaciteitstekort Aquamarijnweg bij aanleg Dordtse Kil IV (C);
- Congestie op knoop N3-A16 door capaciteit kruispunt (E);
- Congestie door slechte interne ontsluiting Zeehaven, Dordtse Kil I en II (F);
- Congestie Glazenplein door capaciteitstekort Mijlweg(K).

Op onderstaande kaart zijn de locaties van de knelpunten aangegeven.



Figuur 7

Bron:
Business
Case
WDO