

De genoemde oplossingsrichtingen worden als randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de Zeehavens en de Dordtse Killen gezien. De oplossingen worden in de Business Case Westelijke Dordtse Oevers omschreven in het zogenaamde pluspakket en omvatten:

- Aanleg fly-over N3-A16;
- Vrachtwagenparking;
- Realisatie afslag A 16;
- Aanleg westelijke ontsluiting;
- Intensiveren langs verzwaarde Kildijk.

### **Spoor**

Het Zeehavengebied beschikt over een stamspoorlijn. Hier wordt relatief weinig gebruik van gemaakt. Twaalf bedrijven hebben een aansluiting op de spoorlijn. In de huidige situatie maken zes bedrijven gebruik van de lijn. Knelpunten van de stamspoorlijn zijn de onbewaakte overgang over de Dokweg en de ontwikkelingen aan het Maasterras. Het betreft hier voornamelijk knelpunten met betrekking tot de externe veiligheid. Door de knelpunten mag verwacht worden dat er weinig uitbreidingscapaciteit is wat betreft transport per spoor.

In de business case WDO wordt als oplossingrichting genoemd:

Opheffen van deze stamspoorlijn en realisatie van een nieuwe dedicated goederenvervoer track westelijk langs het WDO gebied zorgt voor extra multimodale ontsluiting en daarmee extra aantrekkelijkheid van de WDO voor doelgroep.

### **Water**

De Zeehavens Dordrecht liggen op een kruispunt van waterwegen. Ondanks de relatief grote afstand tot de Noordzee kunnen schepen met een maximale diepgang van 9,45 meter de havens aandoen.

De diepte in de havens zelf varieert. In de Wilhelminahaven is een maximale diepte van tien meter. Aan de noordkant van het Malle Gat is de diepte drie meter; aan de zuidkant van het Malle Gat ligt de diepte tussen de vijf en zeven meter.

## 4.7 Eigendomssituatie

### *Verdeling eigendommen*

In de Zeehavens Dordrecht is ruim 45 hectare grond uitgegeven in erfpacht of verhuurd aan derden (exclusief bedrijventerrein Louter Bloemen). De figuur op pagina 26 geeft de ligging van de betreffende kavels weer. De overzichtskaart laat zien dat de PWA-kade en achterliggende terrein (ca. 8 hectare) en een kavel aan de Kilkade direct beschikbaar zijn.

De in erfpacht uitgegeven kavels en de verhuurde kavels concentreren zich met name rondom de Julianahaven. Totaal gaat het hier om bijna 37 hectare. De contracten hebben hier echter nog een doorlooptijd tot na 2020, hetgeen directe of ontwikkeling op de korte termijn moeilijk maakt.

In de Krabbepolder is, met uitzondering van de PWA-kade en achterliggend terrein en een aantal losse kavels, alle grond verkocht aan particulieren. Dit maakt de organische groei van het stukgoedcluster op deze locatie moeilijk. In eerste instantie zal geconcentreerd moeten worden op de beschikbare gronden. Voor het Duivelseiland geldt dat het noordelijke deel in bezit is van de Nederlandse Staat (Domeinen) en het zuidelijke deel in particulier bezit is.

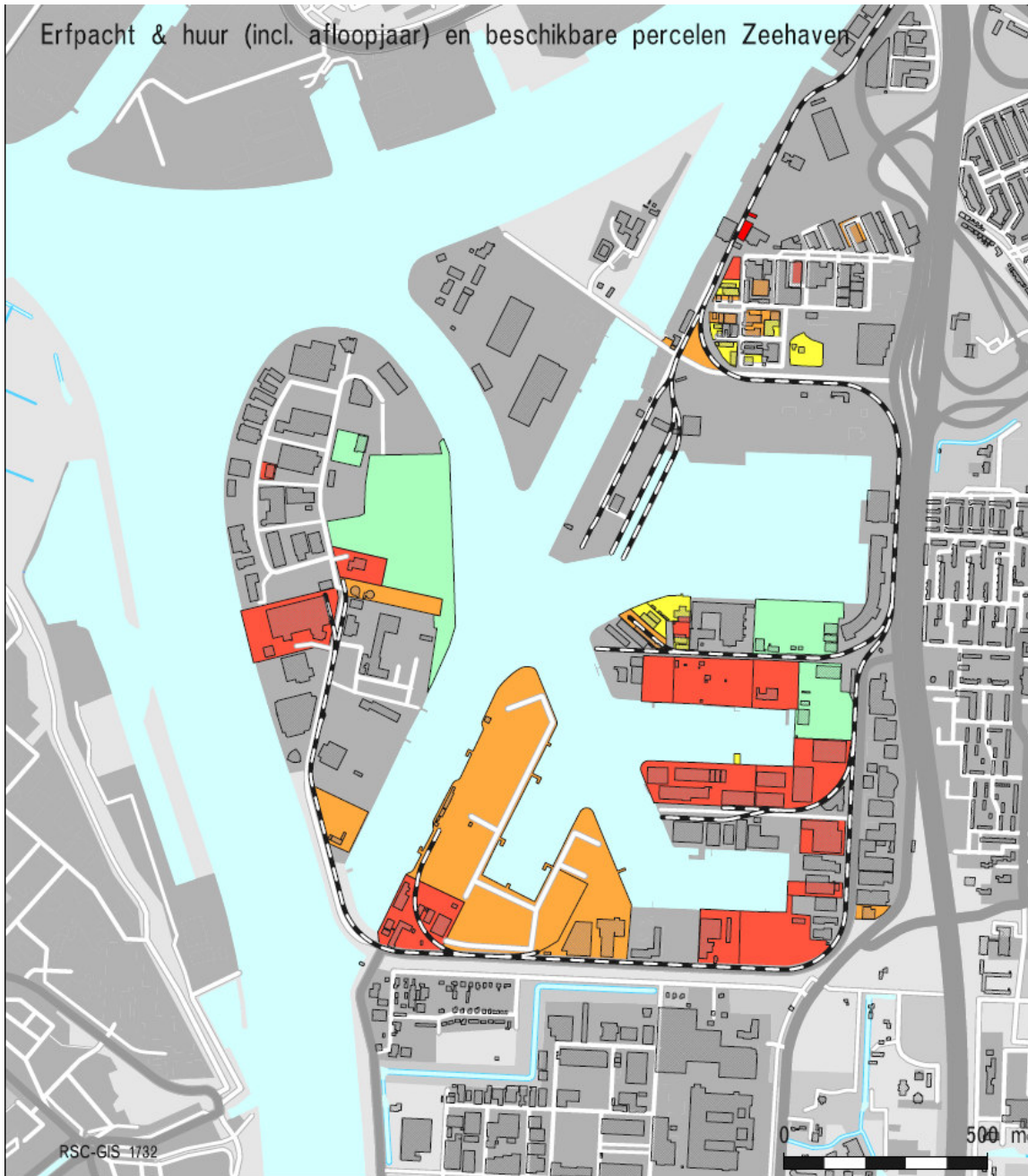
Op bedrijventerrein Louter Bloemen is in totaal bijna 3,5 hectare in erfpacht uitgegeven.

### *Afloopdata contracten*

De figuur op de volgende pagina laat de jaartallen zien waarin de erfpacht- en huurcontracten in het Zeehavengebied en op bedrijventerrein Louter Bloemen aflopen. Voor het overgrote deel van de kavels geldt een afloopdatum na 2025. Uitzonderingen hierop zijn te vinden op het bedrijventerrein Louter Bloemen en aan de Kilkade.

Op het door Standic gehuurde terrein aan de Wieldrechtseweg ligt een contract tot 2032.

# Erfpacht & huur (incl. afloopjaar) en beschikbare percelen Zeehaven



- |  |  |
|--|--|
|  Beschikbaar perceel            |  Erfpacht loopt af: 2041 - 2100 |
|  Erfpacht loopt af: 2009 - 2020 |  Erfpacht voor onbepaalde tijd  |
|  Erfpacht loopt af: 2021 - 2040 |  |

NB: Percelen gedigitaliseerd obv 'hardcopy' kaart en luchtfoto's

## Deel 2 Ontwikkelfprofiel

### 5. Ontwikkelfprofiel Zeehavens Dordrecht

#### 5.1 Inleiding

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 volgende elementen:

- Werkgelegenheid
- Duurzaamheid
- Beeldkwaliteit

Voor de Zeehavens Dordrecht zijn door middel van een locatie- en marktsegmentenonderzoek geschikte segmenten gekoppeld aan de Zeehavens Dordrecht. 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; het zogenaamde ontwikkelprofiel.


Hierbij wordt gedacht aan een aantal segmentclusters. Deze clusters worden hieronder beschreven. 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 voor de Zeehavens Dordrecht moet worden gezien als een meest wenselijk streefbeeld voor de invulling. Het tracht een ideaal evenwicht te vormen tussen aan de ene kant commerciële en aan de andere kant publieke belangen. De haalbaarheid van dit streefbeeld wordt door een aantal factoren bemoeilijkt. Hier wordt in hoofdstuk 9 verder op ingegaan.

Op de volgende pagina wordt het Zeehavengebied ingedeeld naar segmenten. In de daaropvolgende pagina's wordt een toelichting op het ontwikkelprofiel gegeven.

Globale segmentering Zeehaven



-  Maritieme dienstverlening binnenvaart (MRO)
-  Natte Bulk
-  Stukgoed

## 5.2 Stukgoed

Over het algemeen beschouwd is de stukgoedmarkt een open en transparante markt te noemen. Zowel aan de zijde van reders als stuwadoors is er een behoorlijk aanbod van spelers; vanuit dit oogpunt een situatie van volkomen concurrentie. Binnen bepaalde segmenten kan de markt in een haven wel een oligopolie (bijvoorbeeld bij aluminium) of zelfs monopolie zijn (bijvoorbeeld de Rotterdam Car Terminal).

Daar waar andere verschijningsvormen een opwaartse tendens hebben laten zien is de ontwikkeling van stukgoedlading volatiel geweest. Vroeger was stukgoed de enige verschijningsvorm, nu neemt zij naast bulk en containers een bescheiden plaats in. De positie staat verder onder druk van toenemende containerisatie. Toch is er zeker een toekomst voor stukgoed als verschijningsvorm.

Om te beginnen bestaat er basislading die nooit gecontaineriseerd kan worden zoals projectlading en lading die zich moeilijk in een container laat stoppen, zoals brammen (staal), buizen, gesneden steen en hout. Vaak zijn dit halfabrikaten die elders bewerkt worden tot consumentengoederen.

Naast deze basislading zijn er producten die traditioneel op conventionele wijze worden vervoerd zoals rollen papier of staal en pallets fruit en groente. In deze productgroepen zien we toenemende containerisatie. Tegelijkertijd blijkt dat wanneer een overslagbedrijf in staat is om een goede schakel in de keten te vormen, het de strijd met de container eenvoudig kan aangaan. Een overslagbedrijf dat investeert in kwalitatief hoogwaardige afhandeling, van overslag tot aflevering, kan immers meer waarde toevoegen, bijvoorbeeld herpakken, dan een containerterminal die enkel containers overslaat.

In een situatie waarbij de transportmarkt door onder andere congestie steeds meer onder druk staat, terwijl de eisen van afnemers enkel toenemen, is het interessant voor verladers en logistieke dienstverleners om te participeren in een stukgoedoverslagbedrijf. Immers, in deze schakel van de keten kan veel waarde worden toegevoegd. Men ziet overslag en gerelateerde activiteiten in toenemende mate als van strategisch belang in plaats van een kostenpost. Participatie kan variëren van een lange termijn contract tot het nemen van aandelen.

Het bovenstaande zou bij de lezer het beeld kunnen oproepen dat containers en stukgoed niet samen zouden kunnen gaan; niets is echter minder waar. Hoewel het hebben van stukgoed op een containerterminal vaak een operationele nachtmerrie is, kan een stukgoedoperatie eenvoudiger worden gecombineerd met containerafhandeling. De twee belangrijkste redenen hiervoor zijn de schaalvoordelen vanuit een productoogpunt (de container gaat open op de locatie en de lading wordt stukgoed) en de voordelen van het aanbieden van een 'full-service' concept voor die partijen die met beide verschijningsvormen werken.

Uit diverse bronnen blijkt dat de stukgoedoverslag de komende jaren blijft groeien. Evenals bij gecontaineriseerde lading komt de grootste groei voor rekening van de zogenaamde BRIC-landen<sup>5</sup>. Landen met

<sup>5</sup> BRIC is afgeleid van **B**razilië, **R**usland, **I**ndia en **C**hina.

een sterke economische groei en zodoende een vraag naar grondstoffen en eindproducten, maar ook naar als stukgoed getransporteerde goederen als machines en metalen. Naar verwachting zal de totale stukgoedmarkt jaarlijks met circa 1 à 2 procent groeien, hierin is het containerisatie effect meegenomen.

#### **a. Krabbepolder**

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).

Vanwege het streven naar kostenreductie wil een scheepseigenaar het liefst op één locatie al zijn lading lossen en halen. Dit scheelt veel tijd en verhaalkosten en is daardoor efficiënter en goedkoper. Wil een stukgoedstuwadoor in de huidige markt dus schepen voor de kant krijgen dan is een combinatie van lading wenselijk.

De genoemde ladingstromen worden doorgaans op conventionele wijze (als stukgoederen) vervoerd, maar een (klein) deel is ook gecontaineriseerd. Het is daarom wenselijk om ook bepaalde container afhandeling- en opslagcapaciteit te hebben om dit te kunnen accommoderen. Hier sluit een vestiging van een container service punt op aan. Zo kan een terminal operator schaalvoordelen realiseren en aan zijn afnemers een breder en uitgebreider dienstenpakket bieden.

In eerste instantie kan er enkel met conventionele stukgoedkranen worden gewerkt. Deze kunnen, zij het met een lagere productiviteit, ook containers behandelen. Op termijn kan wellicht ook een containerkraan worden aangeschaft. De aanwezigheid van container afhandelingcapaciteit kan de ontwikkeling van de Killen (voornamelijk Dordtse Kil III en IV) extra stimuleren aangezien gecontaineriseerde lading dan direct kan aanlanden / vertrekken vanuit de Zeehaven Dordrecht. Belangrijke voorwaarde hiervoor is de aanleg van een westelijke verbinding over of langs de Kildijk tussen de Krabbepolder en de Dordtse Killen. Deze maatregel wordt al genoemd in de Business Case WDO.

Wanneer er voor de exploitatie van de terminal een consortium kan worden gevormd bestaande uit een terminal operator en een verlader / logistieke dienstverlener, dan heeft men het beste van beide werelden: de expertise van de één en de lading van de ander. Indien er gegarandeerde ladingpakketten zijn is de terminal aantrekkelijker voor schepen en zijn reguliere diensten (shortsea-schepen en binnenvaartschepen) levensvatbaar. Men streeft er niet naar om met rederijen zogenaamde 'dedicated arrangements' aan te gaan omdat dit beperkend kan werken, omdat concurrerende rederijen dan minder geneigd zijn om de terminal te bezoeken. Samenwerking met grotere logistieke dienstverleners behoort wel tot de mogelijkheden.

Wanneer eerst het beschikbare terrein achter de PWA-kade wordt betrokken kan organisch gegroeid worden. Wellicht kan op termijn het terrein ten zuiden van de terminal ook betrokken worden. Hier zou ook overslag kunnen plaatsvinden. Tevens kan het terrein achter de Wieldrechtseweg betrokken worden voor gerelateerde bedrijvigheid zoals distributie en verwerking. Een extra locatie in de Dordtse Killen kan betrokken worden voor

opslag van langer liggende producten en gerelateerde toegevoegde waarde activiteiten. Voor projectlading kan dit revisie en onderhoud zijn, voor forest products en (non-)ferro metalen kan dat snijden en verwerken zijn.

De stukgoedterminal zorgt voor relatief veel werkgelegenheid in de Zeehavens zelf en tevens voor mogelijke spin-off van bedrijvigheid naar aangrenzende gebieden als bijvoorbeeld de Killen.

#### ***b. Wilhelmina- en Julianahaven***

Voor de Wilhelmina- en Julianahaven wordt ook gedacht aan een stukgoedcluster, waarbij in principe dezelfde lading kan aanlanden als op de Prins Willem Alexanderkade. De Wilhelminahaven moet worden gezien als het centrum van dit stukgoedcluster, waar de overslag van lading zal plaatsvinden. Het beschikbare terrein moet voorzien worden van een kade om short-sea en binnenvaartschepen te kunnen afhandelen. Het terrein kan dan worden aangewend voor de overslag en opslag van stukgoed en projectlading. Gedeeltelijke demping van de Wilhelminahaven en daarbij realisatie van een nieuwe kade biedt extra mogelijkheden voor dit cluster. Hierbij dient de kade voorbereid te zijn op een mobiele kraan of een vaste kadekraan op rails. Door een demping ontstaat meer land achter de kade, wat gunstig is voor de afhandeling van de lading.

De gerelateerde toegevoegde waarde activiteiten betreffen, naast de reguliere controles, administratieve afhandeling, consolidatie en distributie, het snijden en het knippen van (non-)ferro metalen ten behoeve van eindafnemers. Eventueel kan deze gerelateerde bedrijvigheid ook op de Dordtse Killen worden ontwikkeld ten behoeve van bijvoorbeeld bewerking van metalen. Dit brengt extra werkgelegenheid met zich mee.

### **5.3 Maritieme industrie voor de binnenvaart (MRO-cluster)**

Een cluster dat aansluit bij bestaande bedrijvigheid in Dordrecht, is maritieme industrie. Door de verwachte toename van het aantal binnenvaartschepen van 133.000 in 2008 naar ruim 200.000 in 2040, zal ook de vraag naar onderhoud en reparatie van binnenvaartschepen toenemen.

Kansrijk is Maintenance, Repair en Overhaul (MRO). Hieronder vallen de volgende maritieme segmenten:

- Binnenvaartreparatie;
- Maritiem industriële dienstverlening en toeleveranciers;
- Retrofit (verduurzamen van schepen);
- Onderhoud van offshore windparken;
- Ligplaatsen voor de binnenvaart.



Het ontwikkelen van een cluster, waarin bovenstaande activiteiten aan elkaar gekoppeld worden, is een veelbelovende optie. Het cluster is een aanvulling óp en biedt ook ruimte vóór mogelijk uitbreidingswensen van de bestaande maritieme industrie in de Merwedehavens. De potentiële werkzaamheden in de Zeehavens omvat niet de bouw van casco (binnenvaart)schepen.

Mede hierom en doordat de werkzaamheden binnen dit cluster enkel overdag worden uitgevoerd, zal de geluidsemisatie beperkt zijn. Mogelijke geluidsintensieve handelingen kunnen in pandig worden verricht.

De toename van het aantal binnenvaartschepen in combinatie met de centrale ligging van de Zeehavens Dordrecht op een kruispunt van binnenvaartroutes, maakt het gebied zeer geschikt voor een MRO-cluster. De locatie van dit cluster binnen de Zeehavens Dordrecht is gelegen rondom Malle Gat Noord met een uitloop naar het noordelijk en zuidelijk deel van het Duivelseiland (thans Rijkswaterstaat) en een mogelijke rol voor het bedrijventerrein Louter Bloemen. De omvang en de maximale diepgang voldoen aan de eisen van dit segment. Ook vestiging van bedrijven in de maritieme industriële dienstverlening is goed denkbaar. Te denken valt aan ligplaatsen voor de binnenvaart, binnenvaartbunkers, scheepsproviandering en toeleveranciers van marine equipment.

Daarnaast zijn er mogelijkheden op het gebied van bouw/assemblage van offshore windparken, waarbij de projectlading via pontons verscheept wordt naar grotere breakbulk terminals in Rotterdam.

Het MRO-cluster is, afhankelijk van de exacte werkzaamheden, relatief arbeidsintensief. Daarnaast levert het veel indirecte werkgelegenheid op. Door de arbeidsintensiteit is de bereikbaarheid van het gebied belangrijk. De aanvoer van benodigde lading vindt in grote mate via het water plaats.

## **5.4 Natte bulk**

De terreinen aan de zuidzijde van de Julianahaven zijn nu gereserveerd voor natte bulk. Dit segment zit hier al langere tijd en het ligt niet voor de hand dat de huidige bedrijvigheid op deze terreinen op korte en middellange termijn gewijzigd zal worden. Huidig voordeel van deze locatie is de ligging ten opzichte van Antwerpen en het Roergebied. Daarnaast zijn de Zeehavengelden aantrekkelijk.

Voor dit gebied moet gekeken worden naar de mogelijkheden op de langere termijn.

Mogelijke uitbreidingsruimte van dit segment kan gefaciliteerd worden richting de Krabbepolder. De hier geldende milieuzonering laat dit in principe toe. Uitbreiding van de huidige activiteiten 'tegen de klok in' richting de Julianahaven is door diezelfde milieuzonering geen optie.

Een mogelijk toekomstige belemmering voor dit segment is de verwachting dat natte bulk vaker in grotere schepen zal worden vervoerd. Hoewel de huidige diepgang nog voldoet, kan de maximale diepgang van de Zeehavens in de toekomst een probleem zijn voor uitbreiding/schaalvergroting.

## 5.5 Uitlegterrein Zuidelijk Duivelseiland

Het zuidelijke gebied op het Duivelseiland, onder de Van Leeuwenhoekweg, heeft in de conceptinvulling een dubbele markering gekregen. Het terrein kan zowel voor maritieme industrie en dienstverlening als voor stukgoed een waardevolle toevoeging zijn. Het terrein wordt daarom gezien als toekomstige uitbreidingsruimte voor beide segmenten.

Mogelijk wordt binnen dit gebied op termijn een biomassacentrale gevestigd. Vooralsnog zijn de kenmerken hiervan onbekend, waardoor mogelijke beperkingen en/of aanpassingen op het ontwikkelprofiel eveneens onbekend zijn.

## 5.6 Overige segmenten

Onderstaande segmenten zijn tevens geanalyseerd ten behoeve van mogelijke invulling in het Zeehavengebied. Per segment wordt kort aangegeven wat de belangrijkste reden is dat niet wordt ingezet op het betreffende segment.

### ***Container terminal***

Er wordt nadrukkelijk niet voor containers gekozen omdat het realiseren van een shortsea cluster niet mogelijk lijkt. Voor een concurrerend shortsea cluster is schaalgrootte en de aanwezigheid van meerdere spelers met onderlinge synergie noodzakelijk. De beschikbare terreinen zijn van onvoldoende omvang om dit te realiseren. Met een stukgoedterminal aan de PWA-kade wordt wel de mogelijkheid om containers op kleinere schaal, over te slaan gefaciliteerd.

### ***Food***

Vanwege de ontwikkelingsmogelijkheden van het FreshWorld Barendrecht, waar recentelijk toestemming is gegeven om het fruitimport cluster fors uit te breiden en de geplande verhuizing van het Fruitport in Rotterdam lijkt het niet opportuun om op dit segment in te zetten.

### ***RoRo***

Voor een RoRo operatie is relatief veel ruimte nodig en zijn de zeehavengelden beperkt. Ook de mogelijkheden tot clustervorming zijn (op deze locatie) beperkt.

Mede hierom, zal niet op dit segment worden ingezet.

### ***Recycling***

In eerste instantie wordt niet ingezet op het segment recycling. Door de mogelijke komst van een biomassacentrale op het Duivelseiland kan wel gekeken worden of een deel van het Duivelseiland functioneel kan worden ingezet voor een dergelijke centrale. Hiervoor is verdere afstemming nodig.

Dit gebied wordt vooralsnog ingevuld als mogelijke uitleglocatie voor de maritieme industrie en/of het stukgoed segment.

### ***Droge bulk***

In de Zeehavens vindt in de huidige situatie op- en overslag van droge bulk plaats. In het ontwikkelprofiel komt dit segment niet terug. Belangrijke reden hiervoor is de beperkte bijdrage aan de werkgelegenheid en relatief strenge vestigingseisen. Dit maakt toekomstige uitbreiding van het segment onaantrekkelijk.

## 6. Eerste fase

### 6.1 Algemeen

Het ontwikkelprofiel zoals hierboven beschreven geeft een uiteindelijk wenselijk streefbeeld van het Zeehavengebied. In de eerste fase zal de focus liggen op de vrije, beschikbare gebieden. Mogelijk aangevuld met enkele strategisch gelegen gebieden, waaronder ook een gedeeltelijke demping van de Wilhelminahaven valt. 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.

De drie genoemde gebieden zijn:

- PWA-kade
- Wilhelminahaven
- Duivelseiland

Het cluster van natte bulk wordt hier niet verder besproken, omdat het geen verandering van activiteiten betreft. Daarom zijn er geen fysieke aanpassingen en maatregelen nodig. Voor de drie andere gebieden wordt hieronder afzonderlijk aangegeven welke aanpassingen nodig zijn.

De primaire centrumgebieden worden in de figuur op de volgende pagina met een donkere kleur aangegeven.

In hoofdstuk 9 'Knelpunten en risico's' worden de beperkingen van ontwikkeling uitgewerkt. Deze zijn geldig voor zowel het gehele ontwikkelprofiel als de eerste fase, zoals hier besproken.

### 6.2 PWA-kade

De Prins Willem-Alexanderkade is in 2004 door de gemeente Dordrecht aangelegd. De kade heeft een lengte van 427 meter, het terrein is circa 8 hectare groot. Het terrein is nog niet verhard en in principe in bouwrijpe staat. Ingebruikname wordt momenteel verhinderd door het ontbreken van geluidsruimte en het dus niet kunnen verlenen van een milieuvergunning.

Op dit terrein is toekomstig een stukgoedterminal gesitueerd. Deze zal mogelijk projectlading met een groot volume gaan overslaan waardoor de bereikbaarheid voor grote voertuigen gewaarborgd moet zijn.

De ontwerputgangspunten laten dit op het eerste gezicht toe. Het technische programma van eisen is niet voorhanden, exacte getallen zijn daarom niet te noemen maar een 2 tot 4 ton/m<sup>2</sup> moet mogelijk zijn. De gebruiksklasse wordt als zwaar gekenmerkt.

Er is geen kraanbaan aanwezig. De toekomstige stuwadoor zal zelf moeten aangeven hoe deze het laad en losproces zal willen uitvoeren. Het ontwerp van de kade laat heien van een fundering voor een kraanbaan toe mits hier aan gerekend wordt.

Aandacht voor de schipperstrap hier is vereist. De trappen zijn onbeschermd en hierdoor schadegevoelig bovendien onbruikbaar voor de binnenvaartschipper die een grote overstap moet maken tijdens het afgemeerd liggen tegen de fenderlijn.

### **6.3 Wilhelminahaven**

Voor het stukgoedcluster in de Wilhelminahaven wordt gedacht aan een demping van een deel van de haven. Het vrijgekomen terrein kan dan voor stukgoed verder ontwikkeld worden. Er zijn twee varianten voorhanden, 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. Bovendien kan in deze variant het Zeehavenbedrijf Dordrecht (ZHD, aan de Van Leeuwenhoekweg/Wilhelminahaven) zijn bezittingen behouden en zal niet te hoeven worden uitgekocht en kan het bedrijfsproces van ZHD gewoon blijven doorgaan. Onderdeel van het stukgoedcluster is tevens het beschikbare kavel aan de Kilkade.

Nadeel is dat de nautische manoeuvreerbaarheid mogelijk beperkt wordt. Onderzoek zal dit moeten aantonen en afmetingen van demping aan moeten geven.

Beide varianten vragen om een zeeкаде met een maximale diepte van 10 meter. De figuur op de volgende pagina geeft deze 'alternatieve' demping weer.

### **6.4 Duivelseiland**


Het noordelijk deel van het Duivelseiland kan worden ingedeeld met Maritieme industrie. Te denken valt aan zowel afbouwlocaties als reparatielocaties voor de binnenvaart. Het Mallegat Oost is niet in eigendom van de gemeente Dordrecht maar van Domeinen. Wil men het streefbeeld kunnen realiseren zal dit eerst in eigendom moeten worden verkregen.

Naast het verkrijgen van het water moeten er ook bouwwerken worden gerealiseerd. Voor deze cluster kan men dit afdoen met een enkel betonnen steiger of damwand kuip waarop een kraan kan worden geplaatst. Gezien de lengte van de haven zal dit hooguit een tweetal objecten zijn.

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

Fase I Zeehaven (alternatieve demping)



- |   |  |
|---|--|
|  Maritieme dienstverlening binnenvaart (primair) |  Stukgoed (primair) |
|  Maritieme dienstverlening binnenvaart           |  Stukgoed           |
|  Natte bulk                                      |  |

## 7. Dordtse Kil IV

### 7.1 Inleiding

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. Hierdoor kan meer lading worden verwerkt en meer zeehavengelden worden binnengehaald.

Voor inrichting van het bedrijfsterrein wordt gedacht aan een combinatie van logistieke bedrijvigheid en waardetoevoegende activiteiten voor het stukgoedcluster. Beide (sub)segmenten brengen extra werkgelegenheid met zich mee en zorgen er tevens voor dat de Zeehavens een breder pakket van diensten kan aanbieden aan potentiële gebruikers.

Het betrekken van de Dordtse Kil IV zorgt tevens voor schuifruimte binnen de Westelijke Dordtse Oevers en binnen het gehele Haven Industrieel Complex (HIC). Hierdoor kan in een meer optimale inrichting van het totale gebied worden voorzien. Tevens voorkomt een integrale ontwikkeling eventuele ongewenste en versnipperde inrichting van het bedrijfsterrein.

Het bedrijfsterrein beschikt zelf niet over een haven, maar kan door een koppeling met de Zeehavens wel als 'nat ontsloten' worden aangemerkt. Deze koppeling geeft het terrein een meerwaarde.

Bij een ontwikkeling van de Dordtse Kil IV in relatie met de Zeehavens is het van groot belang dat de (interne) bereikbaarheid van het gebied gewaarborgd wordt.

### 7.2 Logistieke bedrijvigheid (distributie)

Distriparken zijn logistieke bedrijventerreinen die speciaal ontworpen zijn en ingericht voor activiteiten die te maken hebben met opslag, be- en verwerking en distributie van (gecontaineriseerde) lading. Vaak bevinden zich op deze bedrijventerreinen ook zogenaamde Container Freight Stations (CFS). In die gevallen dat een container niet wordt geladen bij een verzender en/of niet wordt gelost bij de ontvanger wordt gebruik gemaakt van een CFS.

De Rotterdamse haven beschikt over drie zogenaamde Distriparken. Alle kavels op Distripark Eemhaven en Botlek zijn uitgegeven. Alleen Maasvlakte beschikt nog over ruimte. De logistieke distributiestructuren zijn de afgelopen jaren sterk aan verandering onderhevig geweest. Hierdoor is Maasvlakte als vestigingslocatie minder in trek. Daarnaast heeft het Havenbedrijf zich ten doel gesteld om congestie op de A-15 te beteugelen. Het is dus zaak om alleen die activiteiten op de Maasvlakte te accommoderen die gebruik maken van andere modaliteiten dan de weg.

### **7.3 Waardetoevoegende activiteiten stukgoed**

Zoals eerder al beschreven bij hoofdstuk 5 is een combinatie van activiteiten in het stukgoedcluster in de Zeehavens met waardetoevoegende activiteiten op de Dordtse Kil IV goed denkbaar.

Hierbij valt te denken aan verwerking en bewerking van metalen ten behoeve van de eindafnemers. Deze activiteiten worden ook genoemd voor delen van de Zeehavens zelf, maar kunnen tevens zeer goed plaatsvinden op het bedrijfsterrein.

Naast verwerking en bewerking van metalen, is de opslag van stukgoed (projectlading) een mogelijkheid voor de Dordtse Kil IV.



## 8. Toetsingskader

De voorgestelde segmentering in de Zeehavens Dordrecht zullen van invloed zijn op de werkgelegenheid, milieuaspecten en bereikbaarheid in en van het gebied. Daarnaast zullen fysieke aanpassingen zorgen voor een vernieuwde aanblik. In dit hoofdstuk wordt weergegeven met welke veranderingen verwacht mogen worden en/of wat de beleidspunten van het HbR zijn op deze specifieke thema's.

### 8.1 Werkgelegenheid

De plaatsing van de benoemde segmenten in het ontwikkelprofiel zal een zekere werkgelegenheid met zich mee brengen. De berekeningen hierop zijn gebaseerd op vergelijkbare clusters van segmenten binnen het HIC. Binnen de segmenten bestaat een bandbreedte wat betreft het aantal arbeidsplaatsen per hectare. In onderstaande tabel wordt het aantal arbeidsplaatsen en een verdeling naar arbeidsplaatsniveau gegeven. Hierbij is ook gekeken naar een mogelijke koppeling met de Dordtse Killen.

Werkgelegenheid	Direct benodigd werknemers/ha.	Relatief lager opgeleid (< hogere beroepsopleiding t/m MBO)	Relatief hoger opgeleid (≥ hogere beroepsopleiding vanaf HBO)
Stukgoed Zeehavens	12-20	85%	15%
Stukgoed DK IV	8-16	85%	15%
Maritiem Zeehavens	15-25	80%	20%
Maritiem DK IV	10-20	80%	20%

### 8.2 Geluid

Met de in procedure zijnde aanpassing van de zonecontour rondom het zeehavengebied ontstaat meer geluidsruijme aan de zijde van Dordrecht (oosten) en minder geluidsruijme aan de zijde van 's Gravendeel (Westzijde). De zone-aanpassing zal naar verwachting in 2010 formeel zijn afgerond.

Het zonebeheerplan dat ten grondslag ligt aan de aanpassing van de zonecontour is vastgelegd in het zonebeheerplan van de gemeente Dordrecht. Het HbR heeft, los van het zonebeheerplan van de gemeente Dordrecht, een inpassingtoets verricht op basis van haar eigen idee over de segmentindeling binnen het ontwikkelprofiel. De voorlopige conclusie is dat dit ontwikkelprofiel (in totaal circa 30 ha. aan stukgoedoverslag

en maritieme dienstverlening) past binnen de zone-aanpassing. Het uitgangspunt van de inpassingstoets door het HbR is echter het actuele zonebeheersmodel dat door de gemeente Dordrecht ter beschikking is gesteld. Met andere woorden: er is bij de inpassingstoets door het HbR nog geen rekening gehouden met de gewenste aanpassing van de emissieverdeling door de gemeente Dordrecht.

De werkelijke inpasbaarheid van het ontwikkelprofiel moet nog met medewerking van de gemeente Dordrecht worden getoetst. De volgende stap is om het ontwikkelprofiel van het HbR te projecteren binnen het zonebeheerplan van Dordrecht.

### 8.3 Verkeer en bereikbaarheid

De voorgestelde segmentering van het Zeehavengebied zal een gegeven hoeveelheid verkeer genereren, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen personenauto's en vrachtverkeer. De uiteindelijk verkeersproductie wordt uitgedrukt in 'personenauto equivalent' (pae), waarbij 1 vrachtwagen gelijk is aan 2 personenauto's.

De verkeersproductie bij ontwikkeling van alleen de eerste fase van het ontwikkelprofiel wordt in de onderstaande tabel gegeven.

	Pa ritten/etmaal*	Vr ritten/etmaal**	Pae ritten/etmaal***
<b>Stukgoed</b>	456	445	1.346
<b>Maritiem</b>	320	100	520
<b>Totaal</b>	<b>776</b>	<b>545</b>	<b>1.866</b>

\* pa = personenauto's. \*\* vr = vrachtwagens. \*\*\* pae = personenauto equivalent

### 8.4 Duurzaamheid

In het bedrijfsplan is 'Duurzaamheid' als één van de prioriteiten van het HbR benoemd. De activiteiten van het HbR dienen zorg te dragen voor vergroting van de duurzaamheid van het HIC.

De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Duurzaamheid draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de haven voor klanten;
- Duurzaamheid is noodzakelijk voor het behoud van de 'license to operate' voor havenactiviteiten en hoort bij de maatschappelijke verantwoordelijkheid;
- Duurzaamheid vergroot de mogelijkheden voor het aantrekken van duurzame energiebronnen en bedrijvigheid, die cruciaal zijn voor de ontwikkeling van het Haven Industrieel Complex (HIC) op de lange termijn.

## 8.5 Beeldkwaliteit

Het Havenbedrijf heeft voor het 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.

Spelregels beeldkwaliteit voor architectuur, uitstraling en groen:

- Oriëntatie bebouwing richting openbare infrastructuur
- Bebouwing dient aan te sluiten bij de schaal van het gebied
- Kleurenschema voor gebouwen in installaties is bij voorkeur wit, grijs en zilver
- Grafisch goede bedrijfsuitingen worden gestimuleerd
- Er wordt rekening gehouden met aanwezige zichtlijnen
- Gebouwen en installaties zijn zichtbaar en niet afgeschermd door bijv. groen
- Het groen is goed onderhouden
- Hekwerken en afrasteringen zijn transparant
- Het terrein is goed onderhouden en schoon

## 9. Knelpunten en risico's

### 9.1 Geluid

De afgelopen jaren zijn er veel problemen geweest met de geluidsruijnte in Dordrecht, waardoor ondermeer de PWA-kade nooit operationeel is geworden.

Thans werkt de gemeente Dordrecht aan een nieuw verdeelplan voor de geluidsruijnte, waarbij het 'geluidsslot' van het gebied moet worden gehaald. Dit probleem wordt in twee fases aangepakt door Dordrecht waarbij de eerste fase al afgerond is en de tweede fase (het verplaatsen van de geluidscoutour) dit jaar wordt uitgevoerd. Hiervoor worden in Dordrecht en omringende gemeenten bestemmingsplan procedures doorlopen. Wanneer alles volgens plan gaat is begin 2010 fase 2 geëffectueerd, wat betekent dat er dan meer geluidsruijnte is gekomen in de zeehaven voor uitbreiding van bedrijven en het gebruik van leegstaande terreinen.

Om te kunnen sturen aan de invulling van de nieuwe coutour is er een zogenaamd zonebeheerplan opgesteld en vastgesteld als beleid. Hierin is vanaf de toegestane wettelijke ruijnte teruggerekend naar de terreinen zelf, en een emissieruijnte (in dB(A)/m<sup>2</sup>) toegewezen aan alle terreinen in de haven. In dit zonebeheerplan is rekening gehouden met een bepaalde toekomstige invulling van de haven. De PWA- kade en de kade aan het Duivelseiland hebben een relatief smalle strook waarop voldoende geluidsruijnte ligt voor een havengebonden activiteit, maar de ruijnte op het achtergelegen terrein is nog steeds beperkt. Doordat de strook smal is, en de geluidsruijnte is toebedeeld per m<sup>2</sup> betekent een smalle strook in de praktijk weinig extra emissieruijnte. Voor uitvoering van het ontwikkelprofiel is aanpassing van het zonebeheerplan een vereiste.

### 9.2 Bereikbaarheid

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 woonwagenkamp 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).

Voorgestelde aanpassingen/oplossingen voor de genoemde problemen zullen randvoorwaardelijk zijn voor ontwikkeling van de Zeehavens.

### 9.3 Grondeigendom

In de Zeehavens Dordrecht is ca. 45 hectare grond uitgegeven in erfpacht of verhuurd aan derden (exclusief bedrijventerrein Louter Bloemen). De figuur op de volgende pagina geeft de ligging van de betreffende kavels weer.

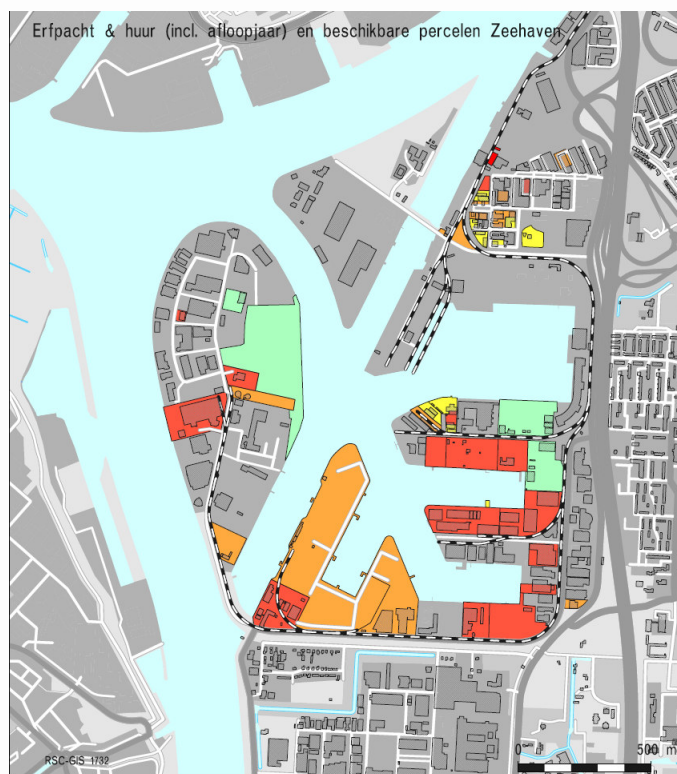
De overzichtskaart laat zien dat de PWA-kade en achterliggende terrein (ca. 8 hectare) en een tweetal kavels aan de Kilkade direct beschikbaar zijn.

De in erfpacht uitgegeven kavels en de verhuurde kavels concentreren zich met name rondom de Julianahaven. Totaal gaat het hier om bijna 37 hectare. De contracten hebben hier echter nog een lange doorlooptijd, wat directe of ontwikkeling op de korte termijn moeilijk maakt.

In de Krabbepolder is, met uitzondering van de PWA-kade en achterliggend terrein en een aantal losse kavels, alle grond verkocht aan particulieren. Dit maakt de organische groei van het stukgoedcluster op deze locatie moeilijk. In eerste instantie zal geconcentreerd moeten worden op de beschikbare gronden.

Voor het Duivelseiland geldt dat het noordelijke deel in bezit is van de Nederlandse Staat (Domeinen) en het zuidelijke deel in particulier bezit is.

Op bedrijventerrein Louter Bloemen is in totaal bijna 3,5 hectare in erfpacht uitgegeven.



Doordat een deel van de kavels in de Zeehavens niet in eigendom is van de gemeente Dordrecht en doordat er langlopende (erfpacht)contracten liggen op de meeste in erfpacht uitgegeven gronden, wordt een organische groei van de voorgestelde clusters bemoeilijkt.

Kaart: Erfpacht en huur beschikbare percelen Zeehaven Dordrecht.

- Beschikbaar perceel
  - Erfpacht loopt af: 2009 - 2020
  - Erfpacht loopt af: 2021 - 2040
  - Erfpacht loopt af: 2041 - 2100
  - Erfpacht voor onbepaalde tijd
- NB: Percelen gedigitaliseerd obv 'hardcopy' kaart en luchtfoto's

## **9.4 Bodemvervuiling**

Van alle terreinen in de Zeehavens, met uitzondering van de Krabbepolder, is bekend dat de grond 'zeer sterk heterogeen vervuild' is. Hoewel verwacht wordt dat de voorgestelde bedrijvigheid in de haven zonder veel problemen kunnen worden uitgevoerd, zal uit nadere bodemonderzoeken moeten blijken in hoeverre er bouwbelemmeringen zullen zijn door toedoen van vervuilde bodem.

Voor de waterbodemvervuiling dient nader onderzoek te worden gedaan, omdat van de huidige onderzoeken in veel gevallen de status onbekend is. Wel is bekend dat de sliblaag in de zeehavens over het algemeen sterk verontreinigd is. De omvang van deze vervuiling is vooralsnog onbekend.

## **9.5 Kades, steigers**

Uit inventarisatie is gebleken dat een deel van de oeverconstructies in matige of slechte conditie verkeert. Hetzelfde geldt voor aanwezige steigers. De functionaliteit van de objecten zijn puur gericht op het huidige gebruik of het gebruik uit het verleden wat er toe heeft geleid dat er aanpassingen nodig zijn om de functionaliteit weer op te waarden

Gesteld kan worden dat voor het herontwikkelen van de haven er investeringen gedaan moeten worden om de in de haven aanwezige objecten op een rendabel niveau te krijgen. Daarnaast is het wenselijk dat de regie over het havengebied in handen moeten komen van één organisatie om de haven tot een geheel te maken en te houden. De figuur op de volgende pagina geeft een overzicht van de staat van de oeverconstructies. Door overmatige begroeiing op de oevers is een voor een groot deel van de Julianahavens de staat van onderhoud niet beoordeeld.

## **9.6 Energiecentrale zuidelijk Duivelseiland**

Op het zuidelijke deel van het Duivelseiland is mogelijk een biomassacentrale voorzien. Voor zover bekend is niet duidelijk wat de omvang van deze centrale zal zijn en hoeveel biomassa aangevoerd zal worden. De komst van de centrale kan betekenen dat een deel van de geluidsruijme moeten worden geclaimd, hetgeen de andere ontwikkelingen in het Zeehavengebied kan frustreren. Hiervoor dient nader onderzoek te worden verricht.

Eigendom en staat van oevers, kades en objecten



■ Eigendom: Particulier

■ Staat van onderhoud: Goed

■ Eigendom: Publiek

■ Staat van onderhoud: Matig

++++ Kade

■ Staat van onderhoud: Slecht

■ Staat van onderhoud: Niet beoordeeld

