

Bijlage Overzicht segmenten uit het locatie- en marktsegmentenonderzoek van Havenbedrijf Rotterdam N.V.

OVERZICHTSTABEL MARKTSEGMENT OP LOCATIE

Beoordelingsfactoren	Marktsegment					
	Shortsea Containers	Binnenvaart Container Terminal (regionale lading)	Stukgoed: goederen die bij het stuk, dat wil zeggen per colli ten vervoer worden aangegeven in tegenstelling tot stortgoederen.	Container Service Punt	Droge Bulk (bouwmaterialen en biomassa)	Distributie
Type activiteiten en lading (wat voor type activiteiten en lading binnen het segment zouden in Dordrecht gevestigd kunnen worden)	Type activiteiten: overslag regionale container lading Type lading: gecontaineriseerde lading		Type activiteiten: Europese terminal (shortsea, feeders, binnenvaart, spoor en weg), servicepunt regionale lading en overflow locatie Type lading: forest products, projectlading, metalen en staal	Type activiteiten: service punt, opslag, reparatie, repositionering, overflow locatie Type lading: gecontaineriseerde lading	Type lading: voor beperkt deel van marktsegment (kleinschalige volumes. agri, biomassa, mineralen) Aciv. :op- en overslag (beperkte diepgang)	
Ligging (hoe aantrekkelijk is de ligging van de zeehaven Dordrecht)	Te ver uit het cluster op de Waalhaven. Extra vaartijd.	Prima	Voldoende tot goed	Redelijk	Redelijk	Goede locatie ten opzichte van water en weg
Locatie (wat is de gewenste grootte en vorm kavels, etc)	Min. 500 m. kade en vierkant of rechthoekig perceel van ongeveer 10 hectare. Vestiging mogelijk	200 m kade, min 3 ha. Goed mogelijk in Dordrecht.	Waterontsloten locaties bij voorkeur vanaf 2,5 ha en met 300 tot 400 meter kade. Droge locaties vanaf 1 hectare.	Minimaal 5 hectare. Liefst vierkant / rechthoekig	Min. 4/5 ha met 400 tot 600 m kade	Gewenste kavels vierkant of rechthoekig; klein (1-2 ha), groot (3,5 ha/ 20.000 m2 loodsruimte)
Verkeer/Vervoer Weg (belang voor segment / positie Dordrecht)	Essentieel voor het segment en goed in Dordrecht	Essentieel voor het segment en goed in Dordrecht	Directe ontsluiting voldoende Positie i.v.m. congestie goed	Essentieel voor het marktsegment en voldoende in de Zeehaven Dordrecht	Weg en biva ontsluiting essentieel en goed in Dordrecht voor het marktsegment droge bulk	Goede ontsluiting voor snelweg nodig
Spoor (belang voor segment / positie Dordrecht)	Essentieel. Dordrecht is té klein waardoor het gebied té weinig volume genereert.	Niet noodzakelijk voor bestaand concept, maar wel goede aanvulling	Aanwezigheid is van groot belang, nabijheid Kijfhoek is positief	Niet noodzakelijk, wel handig	Niet noodzakelijk, wel een voordeel in geval van niet aan water gelegen afnemers	Praktisch, maar niet direct noodzakelijk.
Binnenvaart (belang voor segment / positie Dordrecht)	Essentieel voor het segment en uitstekend in de Zeehaven Dordrecht	Essentieel voor het segment en uitstekend in de Zeehaven Dordrecht	Goed, betere positie dan R'dam	Essentieel voor het segment en uitstekend in de Zeehaven Dordrecht	Essentieel en uitstekend in Dordrecht	Zeer belangrijk, in combinatie met ontsluiting van terminal met DK 3+4
Diepgang havenbekkens (gewenste diepgang / beperking locatie Dordrecht)	Tot ongeveer 1.400 TEU schepen kunnen Dordrecht bereiken. Alleen het grootste segment niet.	Voldoende (eigenlijk lokaal soms dieper dan noodzakelijk)	Grotere diepgang zou wenselijk zijn, maar met beschikbare diepgang zijn er voldoende ontwikkelingsmogelijkheden	Prima	Beperkt. ZHD zou juist droge bulk vanwege diepgang beperkingen naar R'dam willen verplaatsen	Voldoende
Geluid (o.a. 12/7 of 24/7)	24/7 noodzakelijk voor Shortsea. Mogelijk op slechts één locatie in Dordrecht (ZHD locatie)	16 uur per dag aan de waterkant; 12 uur aan de landkant.	Vooralsnog 12 uur per dag, proces is voornamelijk geluidsextensief	12 uur per dag	Voornamelijk 12 uur operatie.	Geluidsextensief; inpandige activiteiten
(Fijn)stof (verwachte hoeveelheid)	Veel vrachtwagens (70 à 80%)	Neutraal, geen issue.	Neutraal / weinig	Veel vrachtwagens	Kan toenemen door open opslag en vrachtverkeer	Geen issue tot beperkt; distributie genereert truckbewegingen
Overslag Volume en zeehavengeld (prognoses)	10 hectare genereert een overslag van ongeveer 300.00 TEU en ZHG-inkomsten van € 1.000.000,-	40.000 TEU aan de waterkant, mogelijke groei in toekomst	Zeehavengeld inkomsten is afhankelijk van positionering van terminal en daarmee het aandeel shortsea/feeder. Binnenhavengeld is beperkt. 3 ton per vierkante meter per jaar moet haalbaar zijn.	Bij een terrein van 10 hectare vinden ongeveer 177.184 moves plaats. Geen ZHG-inkomsten.	Levert veel ZHG op (volume minimaal orde grootte 200.000 Ton/ha)	Onbekend in relatie met binnenvaartterminal
Werkgelegenheid (verwachte arbeidsplaatsen)	8 fte. per ha	5 fte. per ha Afhankelijk van terminalconcept dat gekozen wordt. In base business case	15-20 fte. per ha. Zeer arbeidsintensief.	Afhankelijk van type depot. Lease depot heeft veel personeel i.v.m. reparatiewerkzaamheden	Ca. 6 fte. per ha (laaggeschoold)	Arbeidsintensief; laaggeschoolde werkgelegenheid. Circa 12 fte. per ha.

Externe Veiligheid (veiligheidsrisico's)	Groepsrisico	Beperkt issue	Geen issue	Beperkt issue	Geen issue	Geen issue; afhankelijk van evt. opslag gevaarlijke stoffen
Toegevoegde waarde en Synergie met Dordtse Kil IV (en/of DK I t/m III) = droog bedrijventerrein	Mogelijkheden voor stoffen en strippen. Cross – docking, loodsfaciliteiten	Laden en lossen van containers. Relatie met distributie.	Er zijn diverse mogelijkheden om binnen dit segment toegevoegde waarde activiteiten aan te trekken (zelfs ook los van een relatie met de zeehavenactiviteiten). Het gaat dan voornamelijk om het verwerken van producten voor ontvangers (zoals het snijden en bewerken van papier of metalen).	Uit- en inleverpunt van container ligt dicht bij distributiecentrum. Veel dienstverleners en toeleveranciers	Niet in onmiddellijke omgeving, beperkte mogelijkheden i.v.m. milieuoverlast (zeven, breken, mengen)	Zeer goed. Maakt een volledig palet mogelijk (DK 1+2: klein, DK 3: middelgroot en DK 4: grootschalige activiteiten)
Mogelijke relatie tussen natte en droge terreinen?	Nat terrein vooral voor de afhandeling van schepen. Droog terrein voor de toegevoegde waarde, bijv. stoffen en strippen van containers, distributie activiteiten e.d.		Ja, igv mogelijkheid tot relevante nabewerking (Toegevoegde waarde creatie) achter de kade.	Locatie aan water is vooral geschikt voor repositioneren van containers. Droge locatie is met name geschikt voor maintenance & repair.	Evt. toegevoegde waarde creatie achter kadeterrein	Ja, igv mogelijkheid tot relevante nabewerking (Toegevoegde waarde creatie) achter de kade.
Clustervorming (in hoeverre zijn en mogelijkheden / kansen)	Niet echt mogelijk in Dordrecht, maar is wel essentieel voor de Shortsea branche	Voldoende kansen	Mogelijk, wenselijk en belangrijk	Is mogelijk en wenselijk	Niet echt van toepassing, evt. synergie met ZHD of juist concurrentie i.g.v. vergelijkbare activiteit	In combinatie met binnenvaarterminal versterkt dit het logistieke cluster
Grootte van een cluster (wat is de gewenste grootte uitgedrukt in hectares)	Hoe groter het cluster des te meer toegevoegde waarde. Rederijen kunnen hierdoor onderling lading uitwisselen naar verschillende bestemmingen of gezamenlijk zorgen voor een volle trein naar het achterland.		Afhankelijk van het type stukgoed; gemiddeld 5 ha.	Hoe groter het cluster des te meer toegevoegde waarde en slagingskans. Als één speler in Dordrecht zit en zijn concurrenten in R'dam, dan is de kans van slagen van deze ene speler gering. Bedrijven zijn onderling concurrenten.		Minimaal 15 – 20 ha (voor middelgrote en grote bedrijven (zie grootte Distripark Eemhaven)
Directe interesse van de marktpartijen	Nee	Ja	Ja	Ja, via branchevereniging HCRA	Vanwege o.a. diepgangbeperkingen zal dit gepeild moeten worden	Niet op dit moment, echter gemis aan ruimte in Rotterdam aan grote kavels en aan oostkant gelegen terrein is groot pluspunt
Korte termijn kansen (in relatie tot beschikbaar aanbod Dordrecht)	Nee, geen directe marktpartij, wel een locatie (ZHD)	Ja	Ja, met name voor projectlading en metalen (hiervoor is LME-certificering wel randvoorwaardelijk)	Moet nog onderzocht worden	Waarschijnlijk niet	Goed.
Langere termijn kansen	Misschien, als er geen uitbreidingsmogelijkheden zijn in R'dam	Ja, maar niet voor CT concept mogelijk wel voor ILT (regionale lading)	Goed	Zeker	Mogelijk	Goed.
Belang Dordrecht	Shortsea levert veel ZHG en werkgelegenheid op. Tevens een sterke link met droog bedrijventerrein. Echter de markt niet echt geïnteresseerd.	Relatie met droog bedrijven terrein & distributie	Stukgoed creëert veel werkgelegenheid en biedt duidelijk kansen voor de ontwikkeling van het droge bedrijventerrein	Directe en indirecte werkgelegenheid. Spin-off effect voor gerelateerde bedrijvigheid.	Mogelijke versterking van ZHD en interessant vanuit overslag volumes / ZHG	Versterking van regionale distributiefunctie van Dordrecht
Belang HbR	Locale ontlasting van de A15, maar door ontbreken goed spoor per saldo meer wegverkeer. Splitsing van sterke Shortsea hub in Waalhaven.	Ontlasting van de A15, dus positief voor de gewenste modal split ontwikkeling	Voor stukgoed is in het bestaande HIC niet veel extra ruimte. HbR is dan ook selectief in het bedienen van stukgoedsegmenten (staal heeft prioriteit, andere segmenten niet/minder) Er is echter wel vraag naar terreinen en de opbrengstern per m2 zijn goed.	Groot. Veel vraag, maar geen directe ruimte in het HIC. Rederijen vragen naar deze service.	Toekomstige aanvragen kunnen in R'dam niet (meer) geacommodeerd worden, Dordrecht biedt extra vestigingsmogelijkheden	Samenbrengen van middelgrote en grootschalige distributie aan de goede kant van Rotterdam
Vereiste kadelengete en kadespecificatie	Min. 500 m. kade en vierkant of rechthoekig perceel van		Afhankelijk van het concept/ type activiteiten.	Kade (ongeveer 200 m.) moet geschikt zijn voor de		Geen kade nodig.

	ongeveer 10 hectare. Kranen op de kade moeten gelijktijdig 3 schepen kunnen afhandelen. Geschikt voor laden en lossen van zeeschepen tot minimaal 150 m lang, 25 m. breed.		- Kadelengte: 300-350 meter (2 ligplaatsen) - Diepgang: -8/-9 meter - Afhankelijk van lading dient kade voorbereid te zijn op mobiele kadekraan of vaste kadekraan (op rails).	afhandeling van barges. Steigerdek behoort in principe ook tot de mogelijkheden.		
Gewenste vestigingsplaatsfactoren (incl. minimale terreindiepte)	Snelle toegang tot weg, spoor, barge. 24/7 openingstijden. Diepte terminal tussen 125-290 m., dit is afhankelijk van gekozen terminal concept (operatie met opslag tussen de kraanpoten of aparte stack).		- Gebied achter de kade: 150 tot 400 meter - Aansluiting op spoor - Aansluiting op snelweg (max 2-3 km van kade) - Voldoende geluidsruimte - Voldoende sterk oppervlak (druk per m2 voor opslag zware goederen) - Vereiste vergunningen voor activiteiten (of mogelijkheid om die te verkrijgen)	Snelle toegang tot weg. Bij voorkeur locatie met wateraansluiting.	Geen vaste parameters, sterk afhankelijk van aard en omvang activiteit (over het algemeen ruimte extensief)	- Snelwegaansluiting (zo min mogelijk last van lokaal verkeer) - Spoor aansluiting gewenst (of optie in inrichtingsplan) - Focus op grote kavels: * middelgroot: 1,5 ha (loods 10.000 m2) * groot: 3,4 ha (loods 20.000 m2)
Beeldkwaliteit (uitstraling op het gebied)	Opgestapelde containers		Afhankelijk van type activiteiten/ beeldkwaliteit, maar doorgaans positief.	Opgestapelde containers	Ruwe grondstoffenberg, vlakloodsen	Functioneel
Milieucategorie		4.2	4.2	4.2		4 of 5. Afhankelijk van aard van activiteiten. Bij alleen vrachtverkeer per weg, categorie 3.2

	Marktsegment					
Beoordelingsfactoren	Maritieme Industrie	Food consumenten voedingsproducten (vers en houdbaar).	Recycling (zoals secundaire bouwstoffen, schroot en papier)	Natte Bulk (plantaardige oliën)	Ro-Ro / Finished Vehicles Roll on/roll off. Systeem waarbij vrachtwagens snel over zee worden vervoerd, zodat het in- en uitladen snel gebeurt en het overzeese transport tijd wint.	Chemie
Type activiteiten en lading (wat voor type activiteiten en lading binnen het segment zouden in Dordrecht gevestigd kunnen worden)	<i>Maintenance, Repaire & Overhaul</i> Voor de Zeehavens Dordrecht géén scheepsbouw.	Type activiteiten: service punt; overslag, opslag, distributie, kwaliteitscontrole, douaneformaliteiten (?), om- en verpakken en eventueel bewerken Type producten: verse producten als groente fruit, fruitsappen, vlees, vis mogelijk aangevuld met houdbare levensmiddelen		Opslag en distributie van (chemie) producten	Type activiteiten: overflow locatie Type lading: nieuwe auto's, graafmachines et cetera	
Ligging (hoe aantrekkelijk is de ligging van de zeehaven Dordrecht)	Centraal gelegen, dichtbij Rotterdam en midden in de Drechtsteden (waar veel maritieme industrie is)	Goed, want de afzetmarkt is dichterbij (dan in R'dam) en FreshWorld Barendrecht dreigt vol te raken.	Waterontsluiting is aantrekkelijk. Ontsluiting per as is goed.	Goed voor distributie van chemie producten. Niet geschikt voor 90% van de natte bulk, vanwege beperkte diepgang, kavel grootte en ontbreken van pijpleidingen.	Shortsea & binnenvaart kansrijk. Deepsea is waarschijnlijk niet mogelijk wegens nautische restricties (risico van in de kant gewaaid te worden doordat schepen hoog op het water liggen).	Niet in cluster
Locatie (wat is de gewenste grootte en vorm kavels, etc)	Op korte termijn beschikbare kavels zijn goed.	Vanaf 1 ha. Terrein liefst rechthoekig	Kavelgrootte maximaal 5 ha.	In principe voldoende (voor de overige 10%)	Grote kavels (> 5 ha). Maar beperkt mogelijk.	Geschikt
Verkeer/Vervoer Weg (belang voor segment / positie Dordrecht)	Goed bereikbaar, tussen Rotterdam en Antwerpen langs de A16	Food gaat voornamelijk met de weg, goede ontsluiting is daarom essentieel.	Belangrijk, veel containers (aanvoer)	Uitstekend	Goede ontsluiting is essentieel, activiteiten zijn redelijk	A16/ A15, positief
Spoor (belang voor segment / positie Dordrecht)	Aanwezig, maar niet noodzakelijk	Food gaat niet of nauwelijks per spoor	Is van ondergeschikt belang, sporadisch kan het voorkomen. Situatie Dordrecht maakt het mogelijk	Niet noodzakelijk	Belangrijk. Mogelijkheid tot vormen van bloktreinen is eveneens belangrijk (voldoende schaal activiteiten is hiervoor nodig).	Op afstand van containershuttles
Binnenvaart (belang voor segment / positie Dordrecht)	Aanwezig	Binnenvaart wordt in toenemende mate belangrijk	Afhankelijk van recyclingsegment, kan van belang zijn (vooral afvoer)	Uitstekend	Belangrijk & Goed	Gunstig
Diepgang havenbekkens (gewenste diepgang / beperking locatie Dordrecht)	Voldoende	Wanneer ook shortsea behandeld gaat worden is de gewenste diepgang -8/-9 meter.	Geen hoge eisen. De situatie in Dordrecht is ruim voldoende (ook coasters tot 9,45m diepgang)	Beperkt	Slechts beperkte diepgang is nodig (-6m)	Te weinig voor zeevaart
Geluid (o.a. 12/7 of 24/7)	12 uren bedrijvigheid. Inpandige bedrijvigheid toepasbaar.	Geluid extensief. Koelcontainers maken wel geluid Pallet stukgoed geluid extensief	De meeste activiteiten staan of kunnen binnen in een bedrijfsruimte worden opgesteld. Vooral 12hr bedrijvigheid	Geen issue	Enkel geluid van wegverkeer	Veel (industrie)
(Fijn)stof (verwachte hoeveelheid)	Geen issue	Geen issue	Geen issue	Geen issue	Alleen uitstoot schepen en vrachtverkeer	Geen issue
Overslag Volume en zeehavengeld	Levert over het algemeen géén ZHG op	Minder dan overig stukgoed Bij vestiging in Dordrecht kans	Beperkt. Co-siting is een mogelijkheid (gedeelde kade)	Aantrekkelijk	Volume en daarmee inkomsten ZHG is relatief beperkt (1 ton	Relatief veel terreinbeslag voor beperkte overslag/zeehavengeld

(prognoses)		op meer totale lading in het HIC+. 1 ton per vierkante meter moet mogelijk zijn.			per vierkante meter per jaar is relatief veel)	
Werkgelegenheid (verwachte arbeidsplaatsen)	Arbeidsintensief. Kwalitatief en kwantitatief. Indirect ook veel arbeid. Circa 15 fte. per ha.	Zeer arbeidsintensief (afhankelijk van omvang toegevoegde waarde activiteiten).	Redelijk tot zeer arbeidsintensief. Vooral laaggeschoolde arbeid. Kan oplopen tot 12 fte per ha	Beperkt	Veel arbeid nodig (wel afhankelijk van de toegevoegde waarde activiteiten)	Niet arbeidsintensief. Tekort aan gekwalificeerde operators
Externe Veiligheid (veiligheidsrisico's)	Geen issue	Geen issue (tenzij chloorkoeling wordt gebruikt, maar hier zijn goede alternatieven voor)	Geen issue	Geen issue	Geen issue	Negatieve perceptie
Toegevoegde waarde en Synergie met Dordtse Kil IV (en/of DK I t/m III) = droog bedrijventerrein	Aanwezig. Veel maritieme bedrijvigheid	Groot. Veel spin-off bedrijvigheid mogelijk	Beperkt	Beperkt	Veel, voornamelijk 'afbouw' en assemblage	Beperkt
Mogelijke relatie tussen natte en droge terreinen?	Mogelijke spin-off	Ja, igv mogelijkheid tot relevante nabewerking (Toegevoegde waarde creatie) achter de kade.	Mogelijk, indien reststromen van aanliggende bedrijven direct naar recyclingbedrijf gaan		Nee / beperkt	
Clustervorming (in hoeverre zijn en mogelijkheden / kansen)	In beperkte mate	Groot. Veel spin-off bedrijvigheid en consolidatie van ladingstromen en processen	Beperkt, meer kans op uitbreiding van bestaande partij (niche markten)	Beperkt	Beperkte gerelateerde bedrijvigheid	Noodzakelijk
Grootte van een cluster (wat is de gewenste grootte uitgedrukt in hectares)	Weinig clustervorming. Veel spin-off bij nieuwbouw	Minimaal 3 ha.	Niet gebonden aan grootte. Meerdere recyclingbedrijven kunnen intern logistiek met elkaar verbonden worden.		Minimaal 7 ha.	
Directe interesse van de marktpartijen	Mogelijk	Ja, op voorwaarde dat buitengrenzen inspectie post in Dordrecht komt (BIP-status)	Aantoonbaar aanwezig	Te onderzoeken	Aanwezig, maar sterk afhankelijk van marktontwikkelingen.	Geen signalen
Korte termijn kansen (in relatie tot beschikbaar aanbod Dordrecht)	Mogelijk	Voor crisis waren deze er zeker, nu moet dit vastgesteld worden. Middellange termijn kansen zijn er zeker.	Aantoonbaar aanwezig	Niet bekend	Goed (tijdelijke overflow functie)	Geen signalen
Langere termijn kansen	Mogelijk	Goed	Te ontwikkelen. Een mogelijkheid is om een nationale handel in secundaire bouwstoffen te ontwikkelen	Te onderzoeken	Op termijn toegevoegde waarde (laatste handelingen aan voertuigen / klant specifieke wensen zoals pre-delivery inspection, extra apparatuur inbouwen en bekleding)	Beperkt
Belang Dordrecht	Groot, sluit aan bij bestaande bedrijvigheid in de omgeving. Arbeidsintensief en toegevoegde waarde voor de Dordtse Kil I t/m IV	Zeer arbeidsintensief. 20-25 fte per ha.	Vooral werkgelegenheid	Scoort niet gunstig wat betreft de werkgelegenheid. Mogelijk interessant a.g.v. verwachte overslag / ZHG	Toegevoegde waarde activiteiten en arbeidsplaatsen.	Weinig extra werkgelegenheid, tijdens bouwfase wel. Chemie brengt toegevoegde waarde in de regio (toeleverende bedrijven, zakelijke dienstverlening, onderhoud)
Belang HbR	Door uitbreiding van het HIC schuifruimte mogelijk en bv een deel van de maritieme industrie verplaatsen naar Dordrecht waardoor bestaande sterk zeehaven en diep water gerelateerde segmenten (zeehavengeld) meer in haar	Als service punt concept (grote zeeschepen komen aan in R'dam, doorvoer via kleinere schepen naar Dordrecht) biedt veel mogelijkheden. Buitengrenzen inspectiepost status is een vereiste om ongecontroleerde deepsea	De markt vraag is momenteel groter dan de beschikbare ruimte. Indien exportstroom via R'damse haven loopt is er een belang, vooral door het (Europese) exportkanaal open te houden.	Aanvragen kunnen waarschijnlijk in R'dam niet geacommodeerd worden. ZHG opbrengsten zijn aantrekkelijk.	HIC loopt vol, geen ruimte. Overflow op korte termijn wenselijk. Marktsegment steviger neerzetten door op langere termijn toegevoegde waarde te realiseren	Totale chemie cluster (in grotere HIC) versterkt. Chemie is belangrijk voor de grote toegevoegde waarde. Import grondstoffen, export hoogwaardige producten

	kracht kan worden gebruikt.	containers te kunnen ontvangen.				
Vereiste kadelengte en kadespecificatie	250 meter	Minimaal 300-350 meter	Minimale lengte ca. 100 meter. (lengte binnenvaartschip). Sterkte van de kade is afhankelijk van de recyclingstroom.		Liefst 2 RoRo-ramps	
Gewenste vestigingsplaatsfactoren (incl. minimale terreindiepte)	Aanvoer materialen per weg en water Door arbeidsintensiteit bereikbaarheid ook belangrijk	Terreindiepte ca. 300 meter of meer Fytosanitaire controle Buitengrens Inspectie Post-status	Geen vaste cijfers voor terreindiepte. Lang en smal is niet gewenst. Spooraansluiting niet noodzakelijk Bereikbaarheid per weg (aanvoer) belangrijk		Terreindiepte minimaal 200 meter, omvang vanaf 7 hectares. Goed afgesloten terrein ivm risico diefstal	
Beeldkwaliteit (uitstraling op het gebied)	-	Zeer positief. Hoogwaardig en hygiënisch (HACCP-normen)	Afhankelijk van soort recycling. Recycling kan ook voor het grootste gedeelte binnen 4 muren plaatsvinden.		Matig tot redelijk	
Milieucategorie	4.1 tot 5.1. Afhankelijk van grootte schepen en wel of niet testen motoren	4.2	Afhankelijk. Bij geluidsgevoelig 5, bij geuroverlast 4. Bij niet stinkend en stil 3	Afhankelijk van product. 3.2 bij plantaardige oliën; 5.2 bij chemicaliën.		5

Samenvatting tabel

Kansen en Beperkingen	Marksegment											Distributie
	Shortsea	Binnenvaart Container Terminal	Stukgoed	Container Service Punt	Droge Bulk	Maritieme Industrie	Food	Recycling	Natte Bulk	Ro-Ro	Chemie	
Ligging	-	++	+	+	++	+	++	+	0	+	-	++
Locatie (grootte en vorm kavels, etc)	+	+	+	++	+	++	+	++	+	0	+	++
Verkeer/Vervoer Weg	+	+	+	+	++	+	+	++	+	+	+	++
Spoor	-	+	+	+	+	+	nvt	+	+	0	+	+
Binnenvaart	++	++	++	++	++	+	nvt	+	++	++	+	++
Diepgang havenbekkens	+	+	+	+	+	+	+	++	0	+	-	0
Geluid (o.a. 12/7 of 24/7)	--	0	++	+	+	+	0/+	++	++	+	--	+
(Fijn)stof	-	+	++	0	+	++	+	+	+	+	+	+
Overslag Volume en zeehavengeld	++	0	++	-	+/-	--	+	0	++	0	-	0
Werkgelegenheid	+	+	++	+	-	++	++	+	-	++	0	++
Externe Veiligheid	-	+	++	+	++	++	+	+	+	++	-	+
Toegevoegde waarde en Synergie met Dordtse Kil IV = droog terrein	+	+	+	+	-	+	+	0	0	++	-	+
Clustervorming	-	+	+	+	-	+	+	0	0	-	--	+
Directe interesse van de marktpartijen	--	+	++	+	0	++	++	++	0	++	--	+
Korte termijn kansen (bv beschikbare kavels, directe marktvrage)	--	+	++	0/+	-	++	++	++	0	+	--	+
Langere termijn kansen	0	+	++	+	+	+	+	+	0	+	-/0	+
Wat zit er in voor Dordrecht. Belang Dordrecht	+	+	++	+	+	++	++	+	-	+	-	++
Belang HbR en interesse HbR	0	+	++	++	+	+	+	+	+	+	-	++