

UITGIFTEPROFIEL

PEUTE TERREIN
DORDRECHT



In opdracht van

Gemeente Dordrecht



Uitgevoerd door

Port Solutions Rotterdam



Mijnsheerenland, 12 april 2022

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Port Solutions Rotterdam. Port Solutions Rotterdam aanvaardt geen aansprakelijkheid voor (druk)fouten en/of andere onvolkomenheden.

Inhoudsopgave

Management samenvatting	4
1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
2. De huidige situatie van de locatie	7
2.1 Bedrijvigheid	7
2.2 Eigendomssituatie	11
2.3 Afmeerlocaties	11
2.4 Bereikbaarheid	13
2.5 Milieuzonering	13
3. De potentie van de locatie	14
3.1 Potentiële bedrijvigheid	14
3.2 Potentiële begrenzing - omgeving	14
3.3 Potentiële begrenzing - nautisch	15
4. De marktvraag	16
4.1 De markt in Zuid-Holland	16
4.2 De vraag naar watergebonden bedrijventerrein	16
5. Uitgifteprofiel	17
Profiel 1 – maritieme maakindustrie	17
Profiel 2 – circulaire economie	18
Profiel 3 – maritieme maakindustrie en circulaire economie	20
Nautische analyse	21
Grondprijzen	22
Kadevarianten	22
6. Aanbevelingen	24
Bijlage 1	26
Bijlage 2	27
Bijlage 3	29
Bibliografie	30

Management samenvatting

De Peute Group is op dit moment gevestigd in de 2^{de} Merwedehaven in Dordrecht. Het bedrijf verhuist naar het Nedstaal terrein in Alblasserdam en daarmee komt de locatie in Dordrecht vrij. In de regio Drechtsteden is de vraag naar watergebonden kavels groter dan de beschikbaarheid. Deze schaarste is aanleiding om dit uitgifteprofiel op te stellen.

Bezien vanuit de huidige situatie in de 2^{de} Merwedehaven en de ambitie van de gemeente Dordrecht is, op basis van de potentie van de locatie en de marktvraag, een drietal uitgifteprofielen opgesteld.

Profiel 1 – maritieme maakindustrie

“Een hub die mogelijkheid biedt aan diverse bedrijven in de maritieme maakindustrie om kaderuimte te delen en gezamenlijk te gebruiken. Elkaar versterken om zo meerwaarde te bieden aan de markt en de regio.”

De kenmerken van profiel 1 zijn weergegeven in tabel 1.

Tabel 1

Profiel 1 – maritieme maakindustrie

De markt	- Veel vraag naar locaties, voor uitbreiding als nieuwe vestiging. - Relatief veel kaderuimte en weinig kavelruimte nodig. - Een maritieme hub, waarbij kaderuimte wordt gedeeld om deze optimaal te gebruiken. Een risico hiervan is dat mogelijk niet alle kavels in de hub uitgegeven kunnen worden.
De omgeving	- Relatief laag aantal vervoersbewegingen. - Faciliteren uitbreidingswensen bestaande bedrijven en nieuwe bedrijven naar regio halen. - Bestaande werkgelegenheid behouden en nieuwe toevoegen.
Nautisch	- Toename scheepsaanbod met 1 per week, toename aantal scheepsbewegingen 2 per week. - De bestaande kade voldoet.

Profiel 2 – circulaire economie

“Op deze locatie bestaat afval niet. Door hoogwaardige technieken worden nieuwe grondstoffen verworven. Duurzaamheid en een duurzaam gebruik van mensen en middelen staan voorop. De meeste vervoersbewegingen gaan via het water. Hierdoor wordt, met een minimale milieubelasting, een efficiënte gesloten kringloop gecreëerd van grondstoffen, onderdelen en producten. In deze kringloop wordt waarde toegevoegd.”

De kenmerken van profiel 2 zijn in onderstaande tabel 2 weergegeven.

Tabel 2

Profiel 2 – circulaire economie

De markt	- Veel vraag naar locaties voor uitbreiding. - Relatief weinig kaderuimte en veel kavelruimte nodig.
De omgeving	- Relatief laag aantal vervoersbewegingen over weg, verleggen bestaande stromen van weg naar water. - Faciliteren uitbreidingswensen bestaande bedrijven. - Bestaande werkgelegenheid behouden. - Het terrein is relatief groot voor huisvesting circulaire economie. - De kade B (afbeelding 6) wordt naar verwachting gebruikt voor wachten- en liggen.
Nautisch	- Toename scheepsaanbod met maximaal 8 à 10 per week, toename aantal scheepsbewegingen 18 tot 20 per week. - De aanpassingen aan de bestaande kade zijn afhankelijk van het daadwerkelijk gebruik.

Profiel 3 – maritieme maakindustrie en circulaire economie

“De locatie wordt gebruikt voor twee doelen: Een hub die mogelijkheid biedt aan diverse bedrijven in de maritieme maakindustrie om kaderuimte te delen en gezamenlijk te gebruiken. En een locatie voor circulaire economie, een locatie waar afval niet bestaat. Door hoogwaardige technieken worden nieuwe grondstoffen verworven. Duurzaamheid en een duurzaam gebruik van mensen en middelen staan voorop. De meeste vervoersbewegingen

gaan via het water. Hierdoor wordt, met een minimale milieubelasting, een efficiënte gesloten kringloop gecreëerd van grondstoffen, onderdelen en producten. In deze kringloop wordt waarde toegevoegd.”

In onderstaande tabel 3 zijn de kenmerken van profiel 3 uitgeschreven.

Tabel 3

Profiel 3 – circulaire economie en maritieme maakindustrie

De markt	- Veel vraag naar locaties voor uitbreiding en vestiging nieuwe bedrijven. - Bedrijvigheid moet passend zijn.
De omgeving	- Relatief laag aantal vervoersbewegingen over weg, verleggen bestaande stromen van weg naar water. - Faciliteren uitbreidingswensen bestaande bedrijven en nieuwe bedrijven naar regio halen. - Bestaande werkgelegenheid behouden en nieuwe toevoegen.
Nautisch	- Bij gebruik van twee kades theoretisch net voldoende kadecapaciteit. Dit vergt goede afstemming tussen partijen en beschikbaarheid wacht- en ligplaatsen in de omgeving.

De maximale belasting qua scheepsbewegingen op de haven ontstaat bij profiel 3 waarin de maritieme maakindustrie en circulaire economie ter plaatse van de vrijgekomen percelen worden gecombineerd. De 2^e Merwedehaven is een ruime haven en voldoet aan de eisen die de RVW2020 stelt aan een industriële haven. De toename van het aantal schepen is relatief beperkt en zal op de nautische afwikkeling in het havenbassin geen nadelig effect hebben. Van belang is wel dat het extra aanbod van schepen kan worden voorzien van een afmeerlocatie. Als die mogelijkheden er niet zijn, zullen schepen in het bassin moeten wachten en dat kan de nautische afwikkeling beïnvloeden. Bij de beschouwing van de benodigde kadelenkte moet hier rekening mee worden gehouden.

Bedrijven in de maakindustrie (profiel 1 en profiel 3) hebben vaker behoefte aan ligplaatsen waar schepen langer kunnen verblijven ten behoeve van werkzaamheden aan de schepen. Die ruimte is niet aanwezig in de haven. De schepen voorzien van een ligplek dwars op de aanwezige kade, om op die manier meer kaderuimte te genereren, is ook geen optie. In dat geval zou namelijk te weinig ruimte in het havenbassin resteren om de overige scheepsbewegingen in de haven nautisch te kunnen faciliteren. Daarom wordt in de huidige beschouwing uitgegaan van het naast elkaar afmeren van schepen. Dit vereist in de praktijk enige afstemming tussen partijen die gebruik maken van de kade. Ook geldt een maximale afmeerbreedte van 2 schepen. Door de bestaande ligplekken te verwijderen en te vervangen door een nieuwe kadeconstructie kan die afmeerbreedte worden verruimd. Voor kade A betekent dat een verbreding met ca. 1 scheepsbreedte door het huidige platform te verwijderen. Voor kade B betekent het een verbreding met 2 scheepsbreedten door een nieuwe kadeconstructie te realiseren ter hoogte van de insteek van het bestaande talud. Met behulp van tabel 9 is het mogelijk keuzes te maken in de realisatie van verschillende kadeconstructies.

Voor profiel 3 geldt hetzelfde als voor profiel 1 m.b.t. de maritieme maakindustrie. Echter de combinatie met circulaire economie zorgt ervoor dat onderlinge afstemming noodzakelijk wordt. De circulaire economie heeft immers meer doorloop aan de kade vanwege de overslagactiviteiten terwijl de maritieme maakindustrie meer langliggers heeft. Dat heeft effect op elkaar.

De gemiddelde grondprijzen in de regio voor activiteiten in de maritieme maakindustrie en circulaire economie zijn heel divers en zeer afhankelijk van de daadwerkelijke invulling van het terrein, de geboden faciliteiten en de wijze waarop grond wordt uitgegeven. Daarnaast heeft de oorlog in de Oekraïne tot grote economische onzekerheid geleid. Het is daarom slechts mogelijk om een indicatieve grove bandbreedte te geven voor grondprijzen. Naar verwachting zal, bij verkoop, de grondprijs tussen ongeveer EUR 200 m² tot EUR 300 m² liggen.

Vanwege de onzekerheden in de hierboven geschetste profielen is ervoor gekozen om in dit rapport kadevarianten weer te geven inclusief de consequenties, werkzaamheden en een inschatting van de bouwkosten. Deze zijn opgenomen in tabel 9.

Als de gemeente Dordrecht, samen met Deal Drecht Cities en ROM-D, een keuze heeft gemaakt welk profiel het beste past bij de concrete marktvraag, is de aanbeveling om nader onderzoek te doen om een juiste invulling te kunnen geven aan de businesscase.

1. Inleiding

De bedrijvigheid in Dordrecht heeft een sterk innovatief karakter. Er is een duidelijke verbinding met het water en watergebonden bedrijvigheid. De regio Drechtsteden, met Dordrecht als centrum, behoort tot de top binnen de maritieme maakindustrie en heeft de ambitie om deze positie te houden. De gemeente Dordrecht faciliteert dit door ruimte te bieden aan de binnenvaart en de maritieme maakindustrie en waar mogelijk ruimte vrij te spelen voor groei in deze sectoren. Vanuit de omgevingsvisie geeft de gemeente aan dat er specifiek wordt gekeken naar het bieden van ruimte voor innovatie en de bijbehorende netwerken (Gemeente Dordrecht, 2021).

De gemeente heeft in de omgevingsvisie de ambitie uitgesproken dat er een groei van 4.000 banen in de komende collegeperiode moet worden gerealiseerd. Hiervoor moet de gemeente nieuwe werkgevers naar Dordrecht trekken. Aan de ene kant ligt de focus van de gemeente op de koppeling tussen innovatiekracht en productiekracht, waarin de regio groot is geworden: de maritieme (maak) industrie. Aan de andere kant ligt de focus op het uitgeven van nieuwe werklocaties en het geven van ruimte aan bedrijven die willen groeien onder het mom van: 'het juiste bedrijf op de juiste plek'.

1.1 Aanleiding

De Peute Group is een internationaal opererende onderneming die zich focust op het recyclen van papier en kunststoffen. Het bedrijf is in 1960 opgericht en heeft zich de afgelopen 60 jaar ontwikkeld van een kleine, lokale speler tot één van de grootste onafhankelijke papier- en kunststofverwerkers ter wereld. Jaarlijks wordt door de Peute Group meer dan 1.2 miljoen ton aan grondstoffen verwerkt. Inmiddels gebeurt dit met 180 medewerkers op een productielocatie van 50.000 m². Het hoofdkantoor en de productielocatie zijn gevestigd in de 2^{de} Merwedehaven in Dordrecht. De logistiek vanaf de locatie in Dordrecht gaat volledig per as. Er zijn jaarlijks ongeveer 40.000 vervoersbewegingen. Er wordt op dit moment geen gebruik gemaakt van kadevoorzieningen. Vanwege beperkte ruimte voor groei op de locatie aan de 2^{de} Merwedehaven in Dordrecht, verhuist Peute naar het Nedstaal-terrein in Alblasserdam. De locatie in Dordrecht komt daarmee vrij.

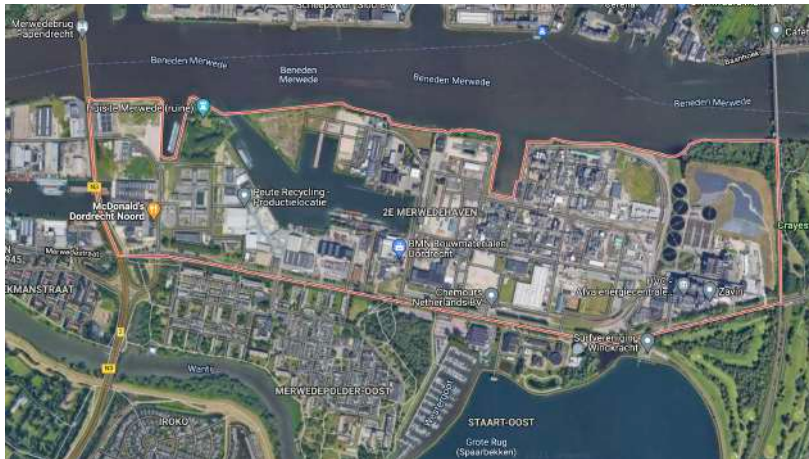
In de regio Drechtsteden is de vraag naar watergebonden kavels groter dan de beschikbaarheid. Deze schaarste is aanleiding om een uitgifteprofiel op te stellen voor het Peuteterrein. Dit profiel houdt rekening met:

- Het huidige en toekomstige gebruik van de 2^{de} Merwedehaven.
- De mogelijkheden op het terrein zelf.
- De verkeersbewegingen die bepaalde activiteiten met zich meebrengen.
- De globale investeringskosten om de kade in gebruik te nemen, passend bij het geschetste uitgifteprofiel.

2. De huidige situatie van de locatie

De Merwedehavens, gelegen aan de Beneden-Merwede in de stad Dordrecht, zijn naast de zeehavens, de belangrijkste binnenhavens van de gemeente. De havenactiviteiten in Dordrecht kunnen volgens de indeling van de binnenhavenmonitor worden getypeerd als industriehaven. De werkgelegenheid (2020) is 1.640 personen en de directe toegevoegde waarde is EUR 199 miljoen (Erasmus UTP, 2021).

Het Merwedehavengebied omvat 150 hectare netto 'nat' bedrijventerrein. Tegenover de Merwedehavens ligt de haven van Papendrecht. De N3 loopt met de Merwedeburg over het havengebied. De 2^{de} Merwedehaven is onderdeel van het industrieterrein 'De Staart'. In onderstaande afbeelding 1 is de 2^{de} Merwedehaven weergegeven. Het Peuteterrein is onderdeel van de 2^{de} Merwedehaven.



Afbeelding 1: De 2^{de} Merwedehaven in Dordrecht

2.1 Bedrijvigheid

Voor de totstandkoming van dit rapport is gesproken met een aantal bedrijven dat is gevestigd in de 2de Merwedehaven. Dit zijn Hartog & Zn Scheepsschroeven, J. Schlieker & Zonen, HVC en van Aalst Group. Een nieuwe bedrijfsvestiging op het huidige Peuteterrein zal voor deze bedrijven het meest impact hebben. Van andere gevestigde bedrijven in de 2^{de} Merwedehaven is een weergave van bedrijvigheid gegeven. In onderstaande paragrafen is een nadere toelichting van deze bedrijven gegeven.

De bedrijvigheid in de 2de Merwedehaven is met name onder te verdelen in maritieme maakindustrie en circulaire economie. Maritieme maakindustrie is de industrie waarin bijvoorbeeld schepen, jachten en innovatieve producten voor toepassing in de maritieme sector worden geproduceerd zoals scheepsschroeven en aanmeerinstallaties. Daarnaast gaat het om de levering en reparatie van schepen en scheepsonderdelen. Circulaire economie is de duurzame economie voor de toekomst. In circulaire economie bestaat geen afval en worden grondstoffen steeds opnieuw gebruikt.

Hartog & Zn. Scheepsschroeven

Hartog en Zn. Scheepsschroeven is actief in de maritieme maakindustrie en gespecialiseerd in het repareren, leveren en machinaal bewerken van scheepsschroeven (Hartog Scheepsschroeven, 2022). Op de locatie aan de Veerplaat heeft het bedrijf hiervoor een optimaal uitgeruste werkplaats. Deze locatie is als nummer 1 terug te vinden in afbeelding 4. De klanten van Hartog en Zn. zijn scheepswerven en scheepseigenaren. Op dit moment heeft het bedrijf voldoende ruimte op het terrein. Als het aantal scheepswerven met dokken in de omgeving vermindert, zou er behoefte kunnen ontstaan aan een uitbreidingsmogelijkheid in het water, middels een dok. Op dit moment is dat niet aan de orde, vanwege de beschikbaarheid van werven in de omgeving en vanwege de onmogelijkheid om voldoende gekwalificeerd personeel te vinden voor een eventuele uitbreiding van werkzaamheden.

De aan- en afvoer van schroeven vindt overwegend plaats via de weg. Dit aantal vervoersbewegingen is variabel, maar maximaal vier tot acht bewegingen per dag. Hartog en Zn. ervaart geen hinder van de drukte op de N3. Wel is er behoefte aan een goede bereikbaarheid van het bedrijf. Het gebruik van de Veerplaat als aan- en afvoerlocatie van Peute zorgt er regelmatig voor dat Hartog en Zn. niet of onvoldoende bereikbaar is.

J. Schlieker & Zonen

J. Schlieker en Zonen B.V. is actief in de maritieme maakindustrie en gespecialiseerd in bouw van werkschepen, rondvaartschepen, delen van grote schepen, delen van super jachten, constructies (zoals aanlegsteigers) en pleziervaartuigen (Schlieker, 2022). In 2012 heeft Schlieker de locatie aan de Veerplaat overgenomen van Jachtwerf de Combinatie. Deze locatie is als nummer 3 in afbeelding 4 weergegeven. Op deze locatie kunnen schepen tot een lengte van 35 meter geconditioneerd worden gebouwd. Ook is op deze locatie een scheepslift aanwezig, zie afbeelding 2. Voor de bouw van werkschepen en secties is het water, grenzend aan het perceel, in gebruik als overlooplocatie. De ligbreedte is maximaal 25 meter.

Vanwege de groei van het bedrijf is de keuze gemaakt om de locatie in Sliedrecht om te bouwen tot een watersportlocatie, waar verhuur en bouw van kleine pleziervaartuigen (tot een lengte van 10 meter) centraal staat. De locatie in Dordrecht richt zich met name op de bouw van de grotere vaartuigen en constructies. Deze worden in aluminium en staal gebouwd. Aluminium en staal kan niet in dezelfde loods verwerkt worden. Hiervoor is een toekomstige uitbreiding gewenst van het terrein voor de bouw van een loodslocatie waarin schepen van aluminium en staal gescheiden gebouwd kunnen worden. Een ruimte van ongeveer 30 meter bij 30 meter is hiervoor wenselijk. De benodigde infrastructuur is afhankelijk van de keuze voor de plaatsing en de inrichting van de loods.



Afbeelding 2: De scheepslift van J. Schlieker en Zonen

HVC

HVC is een afval-, grondstoffen- en energiebedrijf en actief op het gebied van circulaire economie. De eigenaren van HVC zijn 48 gemeenten en 8 waterschappen, hiermee is HVC de grootste Nederlandse niet-commerciële afvalinzamelaar. Het hoofdkantoor is gevestigd in Alkmaar. In Dordrecht beheert en exploiteert HVC o.a. een afvalbrengrstation, een afvalinzamellocatie, een afvalenergiecentrale en een slibverbrandingsinstallatie (HVC groep, 2022). De locaties van HVC zijn gelegen aan de Baanhoekweg 10-12 en Baanhoekweg 38-40 en zijn in afbeelding 4 terug te vinden onder nummers 5 en 6.

In de huidige situatie maakt HVC in Dordrecht geen gebruik van haar ligging aan het water en er is ook geen mogelijkheid om dit op de bestaande locatie te realiseren. Alle vervoerstromen van en naar de locatie in Dordrecht gaan op dit moment via de weg wat verkeersdruk veroorzaakt op de N3 en de Baanhoekweg. Om een beeld te geven van de verkeersdruk: dagelijks pendelen alleen al 8 tot 10 vrachtwagens tussen Dordrecht en Alkmaar voor het vervoer van bodemassen naar Alkmaar. Dit zijn 16 tot 20 bewegingen per dag. Als dit per schip kan worden afgehandeld zou dat ongeveer 4 tot 5 scheepsbewegingen per week betekenen. Daarnaast verwerkt HVC ook ongeveer 45.000 ton restafval vanuit Leidschendam, Voorburg en Rijswijk. Deze stromen, 10 vrachtwagens per dag, komen vanuit Delft naar Dordrecht. Dit zou per schip kunnen worden aangevoerd als er faciliteiten beschikbaar zijn op de locatie. Naast deze stromen kunnen potentieel ook andere stromen via kade en water worden aangevoerd.

HVC zou op termijn graag meerdere van haar vervoerstromen verleggen van weg naar water. Dit kan niet gefaciliteerd worden op de huidige locatie in de 2^{de} Merwedehaven, vanwege de onmogelijkheden om de logistiek goed in te passen op het terrein en de begrenzingen aan het gebruik van het terrein door vergunningen. Daarnaast zou HVC graag een nieuwe installatie in Dordrecht in gebruik nemen. Deze installatie zou worden

ingezet voor het sorteren, bewerken en recyclen van afval naar grondstoffen. Dit is bijvoorbeeld het sorteren van plastic en metalen uit restafval. Het ruimtebeslag hiervoor is ongeveer 1,5 hectare (100 bij 150 meter). Uit eerdere verkenningen door de gemeente Dordrecht voor het faciliteren van de modal shift zijn de locatie nabij PreZero (voorheen Suez) aan de Kerkeplaat in Dordrecht en de locatie DuPont aan de Baanhoekhaven naar voren gekomen. Het Peute terrein of een gedeelte daarvan zou ook passend zijn bij de ambitie van HVC, zowel op het gebied van modal shift als het faciliteren van een nieuwe sorteerinstallatie.

Van Aalst Group B.V.

De Van Aalst Group uit Dordrecht is actief in de maritieme en offshore-industrie. Het hoofdkantoor is gevestigd aan de 2^{de} Merwedehaven (Van Aalst Group, 2022). De locatie is in afbeelding 4 gemarkeerd met nummer 7.

De Van Aalst Group bestaat uit de volgende ondernemingen:

- Safeway B.V. ontwikkelt en levert het “motion compensated gangway system” (loopbrug). Met deze loopbrug kunnen engineers van een schip naar bijvoorbeeld een windturbine of boorplatform lopen.
- Van Aalst Marine & Offshore B.V. ontwikkelt en levert bulkhandlingsystemen voor de cementindustrie, de offshore olie-industrie en de gasindustrie.
- Cargomaxx BV levert systemen voor offshore dry bulk cement in combinatie met een speciale tank, een zogenaamde combitank die wordt gebruikt om meerdere soorten lading in te kunnen opslaan.
- Cargomaxx Drilling B.V. ontwikkelt en levert een systeem om boorgruis op een veilige en minder milieubelastende manier op en over te slaan op booreilanden.
- Mulder Europe B.V. ontwikkelt, produceert en levert duurzame betonmixers.
- Techano Group AS is actief in de aquaculture (bijvoorbeeld ‘offshore fish-farming’) en levert offshore kranen en lieren. Deze vennootschap is gevestigd in Kristiansand in Noorwegen. Onderdeel van Van Aalst Group sinds 2017
- Nortek AS levert en ontwikkelt besturingssystemen voor de offshore-industrie. Daarnaast bieden zij service aan besturingssystemen middels remote access systemen en on-site visits van gespecialiseerde engineers. Opgericht in 2020 door Van Aalst Group. Deze vennootschap is gevestigd in Kristiansand, Noorwegen.

De Van Aalst Group heeft haar kadefaciliteiten op dit moment verhuurd aan de Groot Diesel Marine Services. Er zijn afspraken gemaakt over het gebruik van de kadefaciliteiten door van Aalst. In het verleden werden voor de wal schepen omgebouwd tot cement carriers. Op dit moment is het gebruik van het water beperkt tot 4-6 maal per jaar om de loopbruggen van Safeway met een drijvende bok van het terrein af te halen en naar Rotterdam te vervoeren over water. Dit proces wordt load-out genoemd. De loopbruggen die Safeway bouwt kunnen vanwege de afmetingen alleen over water afgevoerd worden naar klanten. De loopbruggen zijn circa 20 meter hoog en 25 meter lang met een gemiddeld gewicht van 100 tot 150 ton. Vanwege de groei van de activiteiten heeft de Van Aalst Group in de toekomst behoefte aan een efficiëntere watergebonden locatie waar de ‘load-out’ kan plaats vinden. Als de locatie voldoende omvang heeft, kan de huidige locatie aan de 2^{de} Merwedehaven beschikbaar komen voor een ander (watergebonden) bedrijf.

De Groot Diesel Marine Services

De Groot Diesel Marine Services is een bedrijf actief in de maritieme maakindustrie. De Groot voert reparaties aan schepen uit en doet andere werkzaamheden aan schepen boven de waterlijn (De Groot Marine, 2022). De Groot beschikt over twee droogdokken aan de 2de Merwedehaven. De locatie van de Groot is in afbeelding 3 terug te vinden onder nummers 8 en 9. Een droogdok is een vaste bouw- of reparatieplaats voor schepen, die door middel van een mechanisch aangedreven pompinstallatie onder water kan lopen of drooggezet kan worden. De beide droogdokken beschikken over moon pool, dat is een werkbak met een in hoogte verstelbaar ponton. In tabel 4 zijn de overige specificaties van de beide droogdokken weergegeven. In afbeelding 3 is de locatie van de droogdokken weergegeven.

Tabel 4*Specificaties droogdokken de Groot Diesel Marine Services*

Droogdok 1	Droogdok 2
<i>Binnenmaten</i>	<i>Binnenmaten</i>
Lengte: 41,0 meter	Lengte: 32,0 meter
Breedte 17,5 meter	Breedte 16,0 meter
Invaardiepte: 1,5 – 2,4 meter	Invaardiepte: 1,5 – 2,4 meter
<i>Buitenmaten</i>	<i>Buitenmaten</i>
Lengte: 41,0 meter	Lengte: 32,0 meter
Breedte 20,6 meter	Breedte 19,75 meter
Holte: 7,3 meter	Holte: 7,95 meter

**Afbeelding 3:** *Locatie droogdokken de Groot Diesel Marine Services***Haberman**

Haberman BV is actief in de maritieme maakindustrie en gespecialiseerd in het produceren en uitvoeren van constructiewerk uitgevoerd in staal, aluminium, roestvast staal en andere non-ferro materialen. Eindproducten worden zoal geleverd aan klanten in de scheepsbouw, bouw en petrochemische sector (Haberman, 2022). Haberman maakt op dit moment geen gebruik van het water. Deze locatie is in afbeelding 4 met 2 aangegeven.

Bolier

Bolier is actief in de maritieme maakindustrie en is de officiële vertegenwoordiger van MaK motoren in de Benelux en de Nederlandse Antillen. Op de locatie aan de 2^{de} Merwedehaven bevindt zich de grootste gespecialiseerde MaK werkplaats van Noordwest-Europa en een ruimte voor opslag voor onderdelen. De werkplaats is ingericht om complete revisies en reparaties uit te voeren en grenst aan de kade. Vanwege de beschikbaarheid van een kade van 140 meter lang op deze locatie is het voor schepen eenvoudig om aan te meren (Bolier, 2022). Met regelmaat liggen coasters aangemeerd bij Bolier voor reparatie of revisie. Deze locatie is in afbeelding 4 met 10 aangegeven.

Coolrec

Coolrec is actief op het gebied van circulaire economie. Ze verwerken elektrische en elektronische apparaten, kunststoffen en non-ferro-metalen tot hoogwaardige grondstoffen. Coolrec, een dochteronderneming van Renewi, heeft zeven gespecialiseerde locaties in vier landen en is daarmee een toonaangevende partij in Europa. Op de locatie in Dordrecht worden koelkasten en andere koelende apparatuur verwerkt. Ook vindt in Dordrecht depollutie en uitsortering plaats. Dat is het ontdoen van schadelijke stoffen en componenten uit apparaten en het uitsorteren van gemengde stromen (Coolrec, 2022). Coolrec maakt geen gebruik van het water. Deze locatie is in afbeelding 4 met 11 en 12 aangegeven.

Dolderman

Dolderman is actief in de maritieme maakindustrie en is op dit moment gevestigd in de Kalkhaven in Dordrecht. Dolderman levert en installeert scheepsmotoren en is actief in de afbouw van schepen (Dolderman, 2022). Vanwege de ruimte die hiervoor benodigd is, verhuist Dolderman in 2022 naar de locatie aan de 2de Merwedehaven. De nieuwe locatie, nummer 13 in afbeelding 4, wordt gesplitst door een pier, waarop een torenkraan kan rijden. In de haven is plaats voor minimaal zes schepen, waar tegelijk aan gewerkt kan worden.

Merwetank

Merwetank is een kleinschalig tankopslagbedrijf, gevestigd in Gorinchem (MerweTank, 2022). Op die locatie is geen groei meer mogelijk. Daarom heeft Merwetank grond gekocht in de 2de Merwedehaven. In afbeelding 4 is de locatie met nummer 14 gemarkeerd. Het is de bedoeling dat uiteindelijk 87 silo's voor de opslag van plantaardige oliën en vetten worden geplaatst.

De aanvoer van de oliën en vetten gebeurt overwegend per schip, de afvoer per as. Naar verwachting zal bij de locatie van Merwetank eenmaal per week een schip afmeren. Het is de wens van Merwetank om restwarmte van HVC te gebruiken voor het verwarmen van bepaalde silo's. Dit zou een besparing van circa een miljoen kubieke meter gas per jaar betekenen voor Merwetank (Sok, 2021). Naast de besparing is dit ook een directe versterking van het lokale ecosysteem in de 2^{de} Merwedehaven.

2.2 Eigendomssituatie

In onderstaande afbeelding 4 is van de watergebonden terreinen weergegeven wat de eigendomssituatie is. Onder 4. is de volledige locatie van het Peute terrein weergegeven, dat bestaat uit meerdere kadastrale percelen. Het betreft een terrein van 55.531 m². De grens tussen het terrein en het water ligt op de laagwaterlijn. De situatie van het water wordt in paragraaf 2.3 Afmeerlocaties beschreven.



Afbeelding 4: De begrenzing van de eigendomssituatie aan land.

2.3 Afmeerlocaties

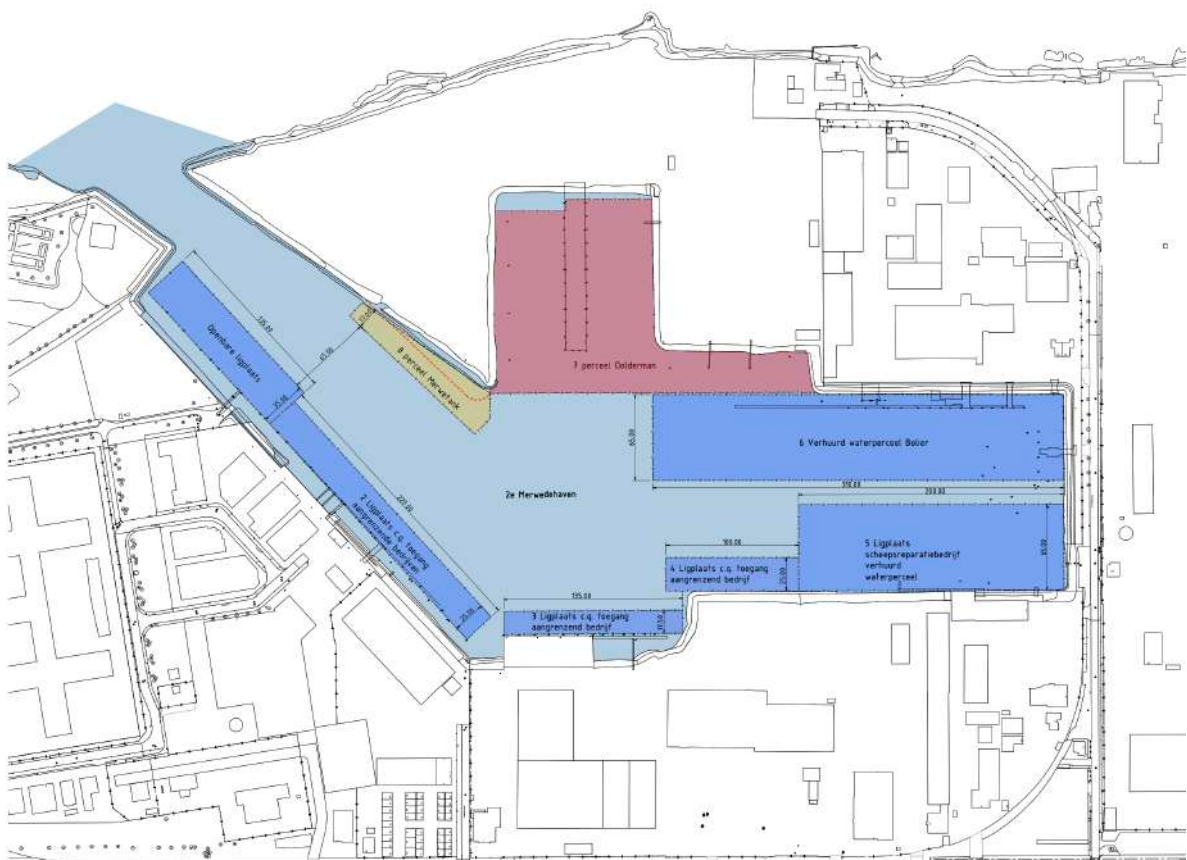
In onderstaande afbeelding 5 zijn de afmeerlocaties in de 2^{de} Merwedehaven weergegeven. Dat zijn de volgende:

1. Een openbare ligplaats, met afmetingen van 135 meter lang bij 35 meter breed.
2. Een ligplaats, c.q. toegang tot aangrenzende bedrijven, met afmeting 220 meter lang bij 25 meter breed.
3. Een ligplaats, c.q. toegang tot aangrenzende bedrijven, met afmeting 135 meter lang bij 17,50 meter breed.
4. Een ligplaats, c.q. toegang tot aangrenzende bedrijven, met afmeting 100 meter lang bij 25 meter breed.
5. Een verhuurd waterperceel aan de Groot Diesel Marine Services, met afmeting 200 meter lang en 65 meter breed.
6. Een verhuurd waterperceel aan Bolier, met afmeting 310 meter lang en 65 meter breed.

7. Het perceel van Dolderman.
8. Een verhuurd waterperceel aan Merwetank, met een afmeting van circa 130 meter lang en 17 meter breed.

De ligplaats benoemd onder 2 bestaat uit meerdere delen. Er is vanaf het noorden gezien een ligplaats beschikbaar ten hoogte van de bedrijven Hartog en Zonen en Haberman van ongeveer 52,50 meter lengte. Daarna is het perceel eigendom van Schlieker en Zonen over een afstand van ongeveer 27,5 meter. Dit is ook de locatie van de eerdergenoemde scheepslift. Vervolgens is ongeveer 140 meter beschikbaar voor eventuele herontwikkeling als onderdeel van het Peute terrein. Hier zijn op dit moment palen geslagen en is een steiger beschikbaar. De technische staat en bruikbaarheid van deze voorzieningen is op dit moment niet bekend.

De bodem van de 2e Merwedehaven heeft een ontwerpdiepte van NAP-5,00m. Uit de peiling van 2022 blijkt dat de bodem gemiddeld op deze diepte ligt. Ter plaatse van de kadevoorzieningen voor de beschouwde profielen ligt de bodemdiepte tussen 0,25 tot 1,00 meter hoger.



Afbeelding 5: Afmeerlocaties 2^{de} Merwedehaven.

De afmeerlocaties ter plaatse van de vrijkomende percelen van Peute (zie afbeelding 6) bestaan uit:

- a. Een kade bestaande uit een gewapende betonplaat gefundeerd op palen met een lengte van 65 meter en breedte van 25 meter. In het verlengde van deze betonplaat is een steiger met een lengte van 55 meter gerealiseerd. Langs de voorzijde van de betonplaat en steigers zijn stalen meerpalen aangebracht om af te meren. De beschikbare reservering voor af te meren schepen is 135 x 17,50 meter.
- b. Een uit meerpalen bestaande afmeergelegenheid met langs het perceel een afmeerlengte van 135 meter. De gereserveerde breedte voor het afmeren is hier gelijk aan 25 meter.



Afbeelding 6: Afmeerlocaties Peute terrein.

2.4 Bereikbaarheid

De terreinen aan de 2^{de} Merwedehaven zijn bereikbaar via een aantal toegangswegen. De westzijde van de haven met vestigingen van Haberman, Hartog & Zonen en Schlieker & Zonen is bereikbaar via de Veerplaat. Om de doorstroming te verbeteren is dit deels eenrichtingsverkeer. De Veerplaat komt uit op de Baanhoekweg.

De zuidzijde van de 2^{de} Merwedehaven, met name HVC, is bereikbaar via op- en afritten van de Baanhoekweg. Dit is een redelijk drukke doorgaande weg. De oost- en noordzijde is bereikbaar via de Grevelingenweg. Deze weg komt uit op de Baanhoekweg.

De Baanhoekweg sluit aan op de N3. De N3, een autoweg, is aangemerkt als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, die om veiligheidsredenen niet door de Drechtunnel mogen. De laatste jaren is er groot onderhoud uitgevoerd aan de N3 om ook toekomstige verkeersstromen op een goede manier te kunnen verwerken. De N3 is een verbindingsweg tussen de A15 en de A16.

2.5 Milieuzonering

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. Door te zoneren kunnen milieuonderwerpen zoals geluid of geurhinder indirect doorwerken in het bestemmingsplan. Milieuzonering is een ruimtelijk instrument voor het invullen en beheren van de ruimte.

De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft een handreiking geschreven over dit onderwerp (VNG, 2022). Hierin is een lijst opgenomen die snel inzichtelijk maakt welke milieuaspecten van belang zijn en in welke milieucategorie een bedrijf ingedeeld zou kunnen worden. Relevante onderdelen van deze lijst voor dit uitgifteprofiel zijn opgenomen in bijlage 2.

In afbeelding 7 is een overzicht gegeven van de huidige milieuzonering op het Peute terrein. De milieucategorie op het Peute terrein is in drie zones opgedeeld. Zonenummer 3, het dichtst bij de Baanhoekweg, kent milieucategorie 3.2. Zonenummer 2 een milieucategorie van 4.1 en zonenummer 1 van 4.2.



1. De zonering van dit gedeelte van het terrein betreft 'milieuzone - zones Wet milieubeheer cat. 1 t/m 4.2'.
2. De zonering van dit gedeelte van het terrein betreft 'milieuzone - zones Wet milieubeheer cat. 1 t/m 4.1'.
3. De zonering van dit gedeelte van het terrein betreft 'milieuzone - zones Wet milieubeheer cat. 1 t/m 3.2'.

Afbeelding 7: Milieuzonering Peute terrein

3. De potentie van de locatie

De potentie van de locatie kan worden bepaald door hetgeen is beschreven over nieuwe uitgifte van terreinen, de nautische begrenzing en het huidige en toekomstig gewenst gebruik van de 2^{de} Merwedehaven. De gemeente Dordrecht stelt hierover in de omgevingsvisie: “Voor de doorontwikkeling van de Zeehaven zijn we een samenwerkingsovereenkomst met het Havenbedrijf Rotterdam aangegaan. Het uitgangspunt is dat we de Zeehaven, de 1^{ste}, 2^{de} én 3^{de} Merwedehaven zoveel mogelijk gebruiken voor activiteiten die daadwerkelijk havengebonden zijn. Voor het gebied van de 1^{ste} en 2^{de} Merwedehaven richten we ons op het versterken van het maritiem cluster. Voor de 3^{de} Merwedehaven zoeken we ook een meer ‘natte’ invulling (Gemeente Dordrecht, 2021).

Daarnaast is in de beleidsvisie Dordtse Binnenhavens beschreven dat de visie op de 2^{de} Merwedehaven uitgaat van natte bedrijvigheid en de toename van vervoer over water (Gemeente Dordrecht, 2019).

3.1 Potentiële bedrijvigheid

Omdat het Peute terrein een watergebonden bedrijventerrein is, worden bij de beschrijving van de potentie van de locatie alleen de mogelijkheden besproken waar het bedrijventerrein ook (grotendeels) watergebonden wordt gebruikt. Het gebruik van watergebonden terreinen kan verdeeld worden in twee typen bedrijvigheid:

- (Maritieme) logistiek, bedrijven die actief zijn in de logistiek en water benutten als transportader, zoals overslagbedrijven, industriële bedrijven en groothandel.
- Maritieme industrie, bedrijven die facilitair zijn aan de scheepvaart, zoals scheepswerven, servicebedrijven en toeleveranciers.

(Maritieme) logistiek

Bij logistiek gaat het grofweg over het laden en lossen van schepen die goederen vervoeren over zee en de rivieren. Kenmerkend voor dit gebruik is een relatief kleine laad- en loskade en een groot oppervlak aan kavel voor (tijdelijke) opslag. Er kan nog een productiehandeling van de goederen volgen.

Maritieme industrie

Maritieme industrie bevindt zich vooral in de havenbekkens aan de grote rivieren. Reparatie en (af)bouwen van binnenvaart-, bagger- en plezierschepen is het meest voorkomend. Reparatie, afbouw en refit vinden vooral plaats in het water en op de helling. Kenmerkend is veel kadelengete en een relatief klein kavel oppervlak. Flexibiliteit en uitbreidingsmogelijkheden in het water en op de kade zijn belangrijk.

3.2 Potentiële begrenzing - omgeving

De gemeente Dordrecht hecht, zoals beschreven in de omgevingsvisie, grote waarde aan een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. Om dit te bereiken zijn onder andere de onderwerpen milieu, geluid, luchtkwaliteit, geluidhinder en externe veiligheid van belang. Deze aspecten zijn uitgebreid toegelicht in het vigerend bestemmingsplan. Daarom worden deze onderwerpen in dit rapport kort benoemd en toegelicht. Voor een uitgebreidere toelichting wordt verwezen naar het bestemmingsplan ‘De Staart’. Dit plan is via ruimtelijkeplannen.nl online te raadplegen.

Milieu

De gemeente Dordrecht streeft ernaar om milieuhinder door verkeer, onveilige situaties en milieuhinder als gevolg van de aanwezigheid van bedrijvigheid te voorkomen. Daarom moet milieuzonering, functiemenging en externe veiligheid betrokken worden bij de bepaling van de potentie van de locatie.

Zoals in paragraaf 2.5 toegelicht is de milieuzonering van het Peuteterrein gesplitst in drie zones. Zonenummer 3, het dichtst bij de Baanhoekweg, kent milieucategorie 3.2. Zonenummer 2 een milieucategorie van 4.1 en zonenummer 1 van 4.2.

Geluid

Het Peuteterrein maakt onderdeel uit van het gezoneerde industrieterrein De Staart. Rondom dit industrieterrein bevindt zich een geluidzone. De geluidzone strekt zich uit tot buiten het plangebied en tot buiten de gemeentegrens. Bij nieuwe ontwikkelingen zal nagegaan moeten worden of er nog voldoende geluidsruimte is. Bij vergunningverlening en bij de afhandeling van meldingen in het kader van de Wet algemene bepalingen

omgevingsrecht wordt getoetst aan de geluidruimte zoals die is vastgelegd in het Zonebeheerplan. Dit is juridisch geborgd in bestemmingsplan met een verwijzing naar het Zonebeheerplan De Staart.

Er kan een aanvraag gedaan worden voor een omgevingsvergunning op een gezoneerd industrieterrein. Het bevoegd gezag moet de aanvraag toetsen aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (Rijkswaterstaat, 2022).

Luchtkwaliteit

Bescherming tegen schadelijke luchtkwaliteit is belangrijk voor gezondheid en leefbaarheid van een stad. Daarnaast draagt de verbetering van de luchtkwaliteit bij aan herstel van de natuurwaarden in de Biesbosch. Binnen Dordrecht is de luchtkwaliteit niet slecht, maar er is ruimte voor verbetering en de gemeente moet voortdurend alert zijn op mogelijke verslechtering. Er zijn twee hoofdbronnen die voor schadelijke uitstoot zorgen en verantwoordelijk zijn voor de luchtkwaliteit in Dordrecht: automobiliteit en de scheepvaart (Gemeente Dordrecht, 2021).

Geurhinder

In de bestemmingsplannen is bij bedrijven- en industrieterreinen milieuzonering toegepast conform de systematiek van de VNG. Die systematiek gaat over het hanteren van afstand tussen mogelijk milieuhinderlijke bedrijfsmatige activiteiten en gevoelige functies in de omgeving daarvan. Daarbij is geur één van de beoordeelde aspecten (Gemeente Dordrecht, 2021).

Externe veiligheid

In het industriegebied Merwedehavens is nieuwe vestiging van risicorelevante bedrijven niet mogelijk. Dit als gevolg van de al aanwezige functiemenging in dit gebied, de slechte kwaliteit van de route gevaarlijke stoffen en de nabijheid van bestaande woonwijken (Gemeente Dordrecht, 2021).

3.3 Potentiële begrenzing - nautisch

Scheepvaartklasse en afmeerlengte

De 2e Merwedehaven in Dordrecht is geschikt voor scheepvaartklasse CEMT-Va. In bijlage 3 zijn de kenmerken uit de Richtlijn Vaarwegen 2020 (RVW 2020) weergegeven voor deze scheepvaartklasse.

Uit de RVW 2020 volgt dat per schip een afmeerlengte van $1,2 * L$ nodig is, waarin L de lengte betreft van het voor die ligplaats maatgevende schip is. Wanneer de schepen uitsluitend 'één breed' afmeren, is met een lengte van $1,1 * L$ te volstaan (RVW2020, art.6.2.4). In de 2e Merwedehaven is aan de kade A en B een lengte van 135m beschikbaar. Dit betekent dat de ligplaatsen theoretisch geschikt zijn voor klasse Va-schepen met een lengte van 110m bij dubbel afmeren en 120m bij enkel afmeren. In de praktijk betekent dit dat voornamelijk schepen met afmetingen 110x11,45m zullen worden ontvangen aan de kade.

4. De marktvraag

De schets van de marktvraag is opgebouwd uit de markt van bedrijfshuisvesting op dit moment in Zuid-Holland en de lokale markt. De schets van de lokale marktvraag is onder andere gebaseerd op gesprekken met regionale makelaars gespecialiseerd in bedrijfshuisvesting en watergebonden bedrijventerreinen, met een grote kennis van de lokale markt in de Drechtsteden.

4.1 De markt in Zuid-Holland

In 2020 is in de vrije markt van bedrijfshuisvesting in de provincie Zuid-Holland minder bedrijfsruimte verhuurd of verkocht dan het jaar daarvoor. Opvallend is dat een belangrijk deel van de verhuur of verkoop die plaatsvond juist in de gemeente Dordrecht plaatsvond. De hoge mutatiegraad in Dordrecht werd veroorzaakt door de verhuur van een aantal grootschalige distributiecentra op bedrijventerrein Dordtse Kil (NVM Business, 2022).

Als er specifiek wordt ingezoomd op vraag en aanbod van watergebonden bedrijventerreinen kan worden geconcludeerd dat het aanbod van watergebonden plekken schaars is. Deal Drecht Cities deed onderzoek naar watergebonden plekken in de regio Drechtsteden en komt tot de volgende conclusies aan de aanbodzijde:

- Op dit moment hebben vier van de zeven gemeenten geen opties voor een maritieme ontwikkeling met gebruik van het water (Papendrecht, Sliedrecht, Zwijndrecht en Hardinxveld-Giessendam).
- Uitzondering in Zwijndrecht is een recente ontwikkeling aan het water. Eind 2020 is hier het voormalige Loveld terrein verkocht. De ambitie is om deze locatie te herontwikkelen “tot een nautisch maritiem cluster met ruimte voor maritieme bedrijvigheid”.
- In Alblasserdam is nog niet exact duidelijk welk deel van het Nedstaal terrein uitgegeven kan worden voor kade activiteiten (watergebonden en -gerelateerd). Peute Recycling verhuist naar dit terrein.
- In zowel Hendrik-Ido-Ambacht als Dordrecht zijn de watergebonden locaties in bezit van private partijen, waardoor in de praktijk een weerbarstige situatie ontstaat om invloed uit te oefenen op de invulling van het terrein. In 2020 is op Oostpoort in Dordrecht de laatste watergebonden kavel verkocht (Stec groep, 2022).

4.2 De vraag naar watergebonden bedrijventerrein

Er is in de regio een grote vraag naar watergebonden bedrijventerrein. Dat wordt aan de ene kant veroorzaakt door het groot aantal bedrijven in de maritieme maakindustrie dat graag zou uitbreiden, aan de andere kant is er vraag naar productielocaties waar partijen af en toe gebruik kunnen maken van kadefaciliteiten. Vanwege de beperkte beschikbaarheid van watergebonden terreinen is de verwachting dat er regionaal een grote latente behoefte in de markt aanwezig is. Er is een groot verschil in de omvang van de watergebonden kavels waar vraag naar is, dit varieert tussen de 900 m² tot 50.000m². De bijbehorende kadelengte is ongeveer 100 tot 200 meter, de diepgang vier meter of meer.

Door regionale bedrijfsmakelaars is aangegeven dat de verkoop van terreinen voor regionale spelers de voorkeur heeft boven een erfpachtconstructie.

5. Uitgifteprofiel

De potentie van de locatie en de marktvraag samen leiden tot een uitgifteprofiel. In dit profiel wordt een drietal schetsen gegeven van mogelijkheden om het Peuteterrein uit te geven. Er zijn vele andere opties verkend voor dit terrein, maar geen van die opties passen binnen het vigerende bestemmingsplan.

Profiel 1 – maritieme maakindustrie

“Een hub die mogelijkheid biedt aan diverse bedrijven in de maritieme maakindustrie om kaderuimte te delen en gezamenlijk te gebruiken. Elkaar versterken om zo meerwaarde te bieden aan de markt en de regio.”



Afbeelding 8: Profiel 1 – maritieme maakindustrie

De markt

Er is veel vraag naar locaties voor uitbreiding in de sector maritieme maakindustrie. Zowel van al gevestigde bedrijven in het gebied (en de regio) met een uitbreidingsvraag als van nieuwkomers in de regio die een specifieke zoekvraag hebben. Een van de kenmerken van maritieme maakindustrie is dat er relatief veel kaderuimte en weinig kavelruimte nodig is. Daarom is in dit profiel ervoor gekozen om uit te gaan van een hub van bedrijven in de maritieme maakindustrie. Door een samenwerking tussen bedrijven te stimuleren is er de mogelijkheid om de relatief beperkte kaderuimte te delen en optimaal in te zetten. De huidige kade (groen gemarkeerd in afbeelding 8) is geschikt voor binnenvaartschepen tot 135 meter. Van de palen en steiger (blauw gemarkeerd in afbeelding 8) is niet duidelijk wat de huidige staat is. Bij voorkeur wordt geïnvesteerd in de aanleg van een kade op de locatie van de palen en steiger om optimaal gebruik te kunnen maken van kadefaciliteiten.

Het meest wenselijke scenario hierin is dat bedrijven die gebruik maken van de hub voorzieningen elkaar ondersteunen en versterken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de vestiging van een jachtbouwer, waarbij toeleveranciers ook op de locatie gevestigd zijn of een samenwerking waar het aanbod van refit- en reparatiewerkzaamheden is geclusterd.

De omgeving

Vanwege het relatief lage aantal vervoersbewegingen dat maritieme maakindustrie met zich meebrengt ten opzichte van de huidige situatie zal het aantal bewegingen op de Veerplaat, de Baanhoekweg en de N3 ook aanzienlijk afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Indien mogelijk is het wenselijk om de interne logistiek van de bedrijven dusdanig in te richten dat het aantal vervoersbewegingen via de Veerplaat minimaal zal zijn. Dit is uiteraard mede afhankelijk van de keuze van de definitieve inrichting van het terrein als gekozen wordt voor een hub voor maritieme maakindustrie.

Door te kiezen voor een hub rondom maritieme maakindustrie kunnen zowel bestaande bedrijven worden gefaciliteerd in uitbreidingswensen, als nieuwe bedrijven naar de regio worden gehaald. Hiermee hou je bestaande werkgelegenheid en innovatiekracht in de regio en breng je nieuwe werkgelegenheid.

Het terrein is relatief groot voor het creëren van een hub en daarmee neemt het risico op achterblijven van volledige uitgifte van het terrein toe.

Nautisch

In geval van het profiel maritieme maakindustrie is de verwachting dat de toename van het scheepsaanbod¹ met 1 schip per week beperkt zal blijven. Dit resulteert in een toename van 2 scheepsbewegingen per week.

De 2e Merwedehaven is een ruime haven en voldoet aan de eisen die de RVW2020 stelt aan een industriële haven. De toename van het aantal schepen in de haven is relatief zeer beperkt en zal op de nautische afwikkeling in het havenbassin geen nadelig effect hebben. Van belang is wel dat het extra aanbod van schepen kan worden voorzien van een afmeerlocatie. Als die mogelijkheden er niet zijn, zullen schepen in het bassin moeten wachten en dat kan de nautische afwikkeling beïnvloeden. Bij de beschouwing van de benodigde kadelengete moet hier daarom rekening mee worden gehouden.

Dit profiel voorziet in één kade-afhandeling (laden/lossen) per week. Daarvoor voldoet 1 kade ruimschoots; kade A of B. Deze kade is slechts 1 dag per week in gebruik. De overige dagen is deze kade vrij. De andere kade is volledig vrij. Als de kaden niet in gebruik zijn kunnen ze worden benut als wachtplaats.

In tabel 5 is een samenvatting weergegeven van profiel 1.

Tabel 5

Profiel 1 – maritieme maakindustrie

De markt	- Veel vraag naar locaties, voor uitbreiding als nieuwe vestiging. - Relatief veel kaderuimte en weinig kavelruimte nodig. - Een maritieme hub, waarbij kaderuimte wordt gedeeld om deze optimaal te gebruiken. Een risico hiervan is dat mogelijk niet alle kavels in de hub uitgegeven kunnen worden.
De omgeving	- Relatief laag aantal vervoersbewegingen. - Faciliteren uitbreidingswensen bestaande bedrijven en nieuwe bedrijven naar regio halen. - Bestaande werkgelegenheid behouden en nieuwe toevoegen.
Nautisch	- Toename scheepsaanbod met 1 per week, toename aantal scheepsbewegingen 2 per week. - De bestaande kade voldoet.

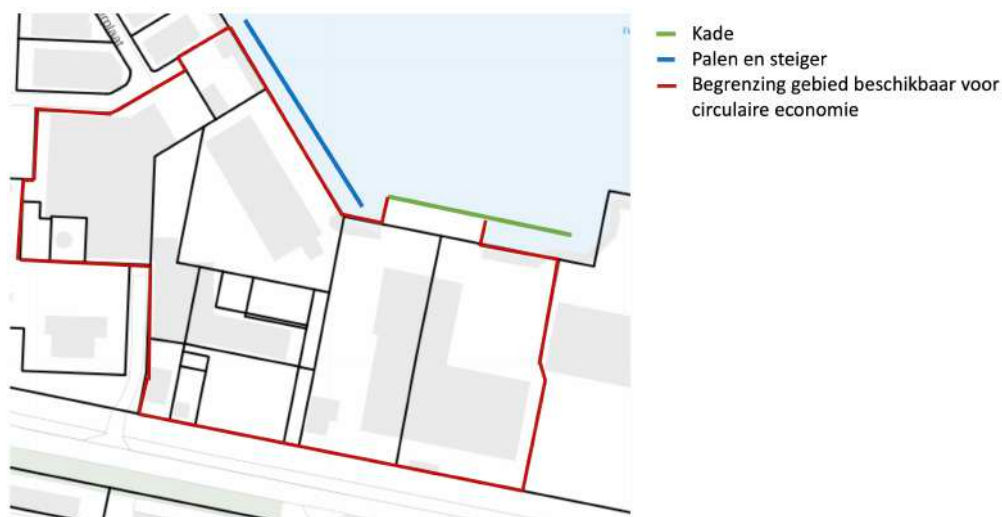
Profiel 2 – circulaire economie

“Op deze locatie bestaat afval niet. Door hoogwaardige technieken worden nieuwe grondstoffen verworven. Duurzaamheid en een duurzaam gebruik van mensen en middelen staan voorop. De meeste vervoersbewegingen gaan via het water. Hierdoor wordt, met een minimale milieubelasting, een efficiënte gesloten kringloop gecreëerd van grondstoffen, onderdelen en producten. In deze kringloop wordt waarde toegevoegd.”

De markt

Circulaire economie is een breed begrip. Voorop staat dat deze locatie alleen geschikt is voor het recyclen en sorteren van grondstoffen, onderdelen en producten, vanwege de milieuzonering van het gebied. Vanuit de markt is met name een uitbreidingsvraag van bestaande bedrijvigheid bekend. De hierboven genoemde activiteiten zijn onderdeel van de maritieme logistiek zoals die in paragraaf 3.1 potentiële bedrijvigheid is beschreven. Dat betekent dat er een relatief groot kavel en beperkte kaderuimte nodig is voor de activiteiten. De huidige kade (groen gemarkeerd in afbeelding 9) is in principe voldoende voor de aan- en afvoer via het water als dat wordt gezien vanuit bovengenoemde activiteiten op dit terrein.

¹ Met scheepsaanbod wordt het aantal keren bedoeld dat een schip afmeert aan de kade voor het laden of lossen van goederen in het kader van de verschillende profielen. Per keer zijn 2 scheepsbewegingen nodig: de aankomst en afvaart.



Afbeelding 9: Profiel 2 – circulaire economie

De omgeving

Het aantal vervoersbeweging neemt in dit profiel enorm af ten opzichte van huidige situatie. Als de interne logistiek op het terrein dusdanig wordt ingericht dat vanaf de Baanhoekweg de eventuele aan- en afvoer via de weg plaatsvindt, levert dit ook directe voordelen voor de bereikbaarheid van de bedrijven gevestigd aan de Veerplaat.

Door de keuze te maken voor circulaire economie kunnen uitbreidingsambities van bestaande bedrijven worden gefaciliteerd. Mogelijk komt hierdoor ook een andere locatie in een havengebied vrij. De uitgifte van dit terrein zou op eenzelfde manier als de uitgifte van het Peute terrein aangepakt kunnen worden. Hierdoor werk je steeds verder toe naar 'het juiste bedrijf op de juiste locatie'.

Het terrein is relatief groot voor alleen huisvesting van bedrijven actief op het gebied van circulaire economie. De kans om op de locatie waar nu palen en een steiger (blauw gemarkeerd in afbeelding 8) een partij te vestigen die direct gebruik maakt van het water wordt daarmee onmogelijk gemaakt. Deze locatie zal waarschijnlijk worden ingezet voor wachten en liggen, ten behoeve van een efficiënte logistiek aan de kade. Dit is uiteraard afhankelijk van het daadwerkelijk gebruik en de inrichting van de kavel.

Nautisch

In geval van profiel 2, circulaire economie, verwachten we maximaal 8 á 10 scheepsbewegingen per week voor de wal. Bij het uitgangspunt dat per dag (gedurende 5 dagen per week) 1 schip wordt afgehandeld aan de kade kunnen per week, 5 schepen per kade worden geladen/gelost. Als in profiel 2 daadwerkelijk het maximale aantal schepen moet worden afgehandeld zijn beide kaden A en B nodig. Omdat beide kaden in dit geval in gebruik zijn voor dezelfde afnemer, is er geen afstemming nodig over de kades en kunnen schepen per dag vrij aankomen. In tabel 6 is een overzicht gegeven van het effect van het aanbod over water op het aantal schepen en het aantal extra scheepsbewegingen in de 2^{de} Merwedehaven.

Tabel 6

Aantal extra scheepsbewegingen 2^{de} Merwedehaven

Vervoeraanbod over water	Aantal schepen	Aantal scheepsbewegingen
Basis: vervoer bodemassen van Dordrecht naar locatie	4 tot 5 afvaarten per week	8 tot 10 per week
Uitbreiding 1: verwerking restafval vanuit omliggende regio's	2 keer per week	4 per week
Uitbreiding 2: potentieel andere stromen via water	1 tot 2 keer per week	2 tot 4 per week

In tabel 7 is een samenvatting weergegeven van profiel 2.

Tabel 7

Profiel 2 – circulaire economie

De markt	- Veel vraag naar locaties voor uitbreiding. - Relatief weinig kaderuimte en veel kavelruimte nodig.
De omgeving	- Relatief laag aantal vervoersbewegingen over weg, verleggen bestaande stromen van weg naar water. - Faciliteren uitbreidingswensen bestaande bedrijven. - Bestaande werkgelegenheid behouden. - Het terrein is relatief groot voor huisvesting circulaire economie. - De kade B (afbeelding 6) wordt naar verwachting gebruikt voor wachten- en liggen.
Nautisch	- Toename scheepsaanbod met maximaal 8 à 10 per week, toename aantal scheepsbewegingen 18 tot 20 per week. - De aanpassingen aan de bestaande kade zijn afhankelijk van het daadwerkelijk gebruik.

Profiel 3 – maritieme maakindustrie en circulaire economie

“De locatie wordt gebruikt voor twee doelen: Een hub die mogelijkheid biedt aan diverse bedrijven in de maritieme maakindustrie om kaderuimte te delen en gezamenlijk te gebruiken. En een locatie voor circulaire economie, een locatie waar afval niet bestaat. Door hoogwaardige technieken worden nieuwe grondstoffen verworven. Duurzaamheid en een duurzaam gebruik van mensen en middelen staan voorop. De meeste vervoersbewegingen gaan via het water. Hierdoor wordt, met een minimale milieubelasting, een efficiënte gesloten kringloop gecreëerd van grondstoffen, onderdelen en producten. In deze kringloop wordt waarde toegevoegd.”



Afbeelding 10: Profiel 3 – circulaire economie en maritieme maakindustrie

De markt

In de eerder geschetste profielen 1 en 2 zijn verschillende nadelen opgenomen. Voor het eerste profiel, een hub voor maritieme maakindustrie, is dat dat het terrein relatief groot is voor het creëren van een hub en daarmee het risico op achterblijven van volledige uitgifte van het terrein toeneemt. Voor het profiel waarin wordt ingezet op circulaire economie kan geen gebruik worden gemaakt van de kans om een partij te vestigen die direct gebruik maakt van het water via de palen en steiger (blauw gemarkeerd in afbeelding 10). Door te zoeken naar een combinatie van zowel maritieme maakindustrie als circulaire economie kunnen van beiden profielen de voordelen worden benut en de nadelen worden weggenomen.

Zaak hierbij is dat de verschillende bedrijvigheid goed bij elkaar past. Als voorbeeld: op een plek waar schepen worden voorzien een coating, kan er geen sprake zijn van een nabijgelegen bedrijf waar verwaaiing van stoffen plaatsvindt tijdens het proces.

De daadwerkelijke verdeling van de kavels tussen de verschillende bedrijvigheid is mede afhankelijk van een aantal keuzes dat gemaakt moet worden op basis van concrete vraag van bedrijven naar een locatie. Een

(beperkt) deel van de vraag naar terrein van uitbreiding van bedrijfsactiviteiten is in kaart gebracht met behulp van de gesprekken met ondernemers in de 2^{de} Merwedehaven. Daarnaast heeft Deal Drecht Cities goed inzicht in de concrete marktvraag. Deze marktvraag is geanonimiseerd gebruikt bij het opstellen van deze profielen. Daarom is het niet mogelijk om concreet aan te geven op welke wijze de kavel optimaal ingedeeld kan worden. Gezien de milieuruimte is het wenselijk om de activiteiten rondom maritieme maakindustrie in het rood gemarkeerde deel in afbeelding 10 te concentreren.

Dit betekent dat bij voorkeur wordt geïnvesteerd in de aanleg van een kade op de locatie van de palen en steiger (blauw gemarkeerd in afbeelding 10) om optimaal gebruik te kunnen maken van kadefaciliteiten ten behoeve van maritieme maakindustrie.

De omgeving

Door te kiezen voor een combinatie van een hub rondom maritieme maakindustrie en circulaire economie kunnen zowel bestaande bedrijven worden gefaciliteerd in uitbreidingswensen, als nieuwe bedrijven naar de regio worden gehaald. Hiermee hou je bestaande werkgelegenheid en innovatiekracht in de regio en breng je nieuwe werkgelegenheid naar de regio toe.

Het effect op de verkeersdruk is dusdanig afhankelijk van de daadwerkelijke indeling van de kavels, dat slechts gesteld kan worden dat het aantal verkeersbeweging zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Dit vanwege de afhandeling van stromen via het water in plaats van via de weg.

Nautisch

Bij de combinatie van een hub rondom maritieme maakindustrie en circulaire economie worden maximaal 10 schepen voor de wal verwacht. Bij het uitgangspunt dat per dag (gedurende 5 dagen per week) 1 schip wordt afgehandeld aan de kade kunnen per week 5 schepen per kade worden geladen/gelost.

Bij gebruik van 2 kades is er bij het maximale scheepsaanbod theoretisch net voldoende capaciteit aan de kade. Het feit dat er sprake is van een gecombineerd gebruik van de kadefaciliteiten vergt bij dit scheepsaanbod, dat er afspraken moeten worden gemaakt en afstemming zal moeten plaatsvinden tussen de partijen. Wachtende schepen kunnen in dit geval gebruik maken van de openbare ligplaats aan de noordoostzijde van de haven óf als ze zijn voorzien van spudpalen is de mogelijkheid om naast een in behandeling zijn schip af te meren.

In tabel 8 is een samenvatting weergegeven van profiel 3.

Tabel 8

Profiel 3 – circulaire economie en maritieme maakindustrie

De markt	- Veel vraag naar locaties voor uitbreiding en vestiging nieuwe bedrijven. - Bedrijvigheid moet passend zijn.
De omgeving	- Relatief laag aantal vervoersbewegingen over weg, verleggen bestaande stromen van weg naar water. - Faciliteren uitbreidingswensen bestaande bedrijven en nieuwe bedrijven naar regio halen. - Bestaande werkgelegenheid behouden en nieuwe toevoegen.
Nautisch	- Bij gebruik van twee kades theoretisch net voldoende kadecapaciteit. Dit vergt goede afstemming tussen partijen en beschikbaarheid wacht- en ligplaatsen in de omgeving.

Nautische analyse

De maximale belasting qua scheepsbewegingen op de haven ontstaat bij profiel 3 waarin de maritieme maakindustrie en circulaire economie ter plaatse van de vrijgekomen percelen worden gecombineerd. Hierdoor neemt het aantal scheepsbewegingen in de 2^e Merwedehaven toe van 3 naar maximaal 7 scheepsbewegingen per dag. Dat betekent dat zich, in de gewijzigde situatie per dag maximaal 4 schepen aan- en weer afmelden in plaats van ongeveer 1 schip per dag in de huidige situatie.

De 2^e Merwedehaven is een ruime haven en voldoet aan de eisen die de RVW2020 stelt aan een industriële haven. De toename van het aantal schepen met maximaal 3 per dag in de haven is relatief beperkt en zal op de nautische afwikkeling in het havenbassin geen nadelig effect hebben. Van belang is wel dat het extra aanbod van schepen kan worden voorzien van een afmeerlocatie. Als die mogelijkheden er niet zijn, zullen schepen in het bassin moeten wachten en dat kan de nautische afwikkeling beïnvloeden. Bij de beschouwing van de benodigde kadelengete moet hier daarom rekening mee worden gehouden.

Bedrijven in de maakindustrie (profiel 1 en profiel 3) hebben vaker behoefte aan ligplaatsen waar schepen langer kunnen verblijven ten behoeve van werkzaamheden aan de schepen. Die ruimte is niet aanwezig in de haven. De schepen voorzien van een ligplek dwars op de aanwezige kade, om op die manier meer kaderuimte te genereren, is ook geen optie. In dat geval zou namelijk te weinig ruimte in het havenbassin resteren om de overige scheepsbewegingen in de haven nautisch te kunnen faciliteren. Daarom wordt in de huidige beschouwing uitgegaan van het naast elkaar afmeren van schepen. Dit vereist in de praktijk enige afstemming tussen partijen die gebruik maken van de kade. Ook geldt een maximale afmeerbreedte van 2 schepen. Door de bestaande ligplekken te verwijderen en te vervangen door een nieuwe kadeconstructie kan die afmeerbreedte worden verruimd. Voor kade A betekent dat een verbreding met ca. 1 scheepsbreedte door het huidige platform te verwijderen. Voor kade B betekent het een verbreding met 2 scheepsbreedten door een nieuwe kadeconstructie te realiseren ter hoogte van de insteek van het bestaande talud. Met behulp van tabel 9 is het mogelijk keuzes te maken in de realisatie van verschillende kadeconstructies.

Voor profiel 3 geldt hetzelfde als voor profiel 1 m.b.t. de maritieme maakindustrie. Echter de combinatie met circulaire economie zorgt ervoor dat onderlinge afstemming noodzakelijk wordt. De circulaire economie heeft immers meer doorloop aan de kade vanwege de overslagactiviteiten terwijl de maritieme maakindustrie meer langliggers heeft. Dat heeft effect op elkaar.

Grondprijzen

De gemiddelde grondprijzen in de regio voor activiteiten in de maritieme maakindustrie en circulaire economie zijn heel divers en zeer afhankelijk van de daadwerkelijke invulling van het terrein, de geboden faciliteiten en de wijze waarop grond wordt uitgegeven. Daarnaast heeft de oorlog in de Oekraïne tot grote economische onzekerheid geleid. Het is daarom slechts mogelijk om een indicatieve grove bandbreedte te geven voor grondprijzen. Naar verwachting zal, bij verkoop, de grondprijs tussen ongeveer EUR 200 m2 tot EUR 300 m2 liggen.

Kadevarianten

Vanwege de onzekerheden in de hierboven geschetste profielen is ervoor gekozen om in dit rapport kadevarianten weer te geven. In tabel 9 zijn de mogelijke kadevarianten weergegeven inclusief de consequenties, werkzaamheden en een inschatting van de bouwkosten.

De varianten zijn ingedeeld per kade A of B zoals eerder in afbeelding 6 is weergegeven.

Door, indien van toepassing varianten A en B te combineren is de gewenste variant voor de beschouwde profielen 1 t/m 3 samen te stellen.

Tabel 9
Kadevarianten

Variant	Omschrijving	Eigenschappen	Consequentie	Werkzaamheden	Bouwkosten excl. btw
A-0	Huidige kade 	- Afmeerlengte 135m - Kadelengte 65m - Betonplaat op palen met steiger en meerpalen voorlangs - Max. scheepslengte: 110 m	- Beperkte kadelengte. - Vaartuig langs meerpalen daarna kade met steiger -Laden/lossen niet over gehele lengte mogelijk daardoor extra in-uitvaren en zwaaien. - 5 schepen per week af te handelen	Geen werkzaamheden voorzien	-
A-1	Huidige kade + extra betondek op palen 	- Afmeerlengte 135m - Kadelengte 135m - Betonplaat op palen met steiger en voorlangs meerpalen - Max. scheepslengte: 110 m	- Kadelengte 135m - Vaartuig langs meerpalen daarna kade - Uitbreiding betonplaat en meerpalen met 70m - 5 schepen per week af te handelen	- Verwijderen steiger met meerpalen - Aanbrengen betonplaat met meerpalen lengte 70m breedte plaat 25m.	EUR 10.000,-/m1 70m1= EUR 700.000,=
A-2	Nieuwe kade damwanden 	- Afmeerlengte 135m - Kadelengte 135m - Kade: verankerde damwanden en verharding - Max. scheepslengte: 110 m	- Kadelengte 135m - Vaartuig langs de kade - Vervanging door damwandconstructie 135m kade - 5 schepen per week af te handelen	- Verwijderen huidige betonplaat, palen, en steiger. - Aanbrengen nieuwe kade met verankerde damwandconstructie lengte 135m	EUR 13.000,-/m1 135m1= EUR 1.755.000,=
B-0	Huidige kade B 	- Afmeerlengte 135m - Kadelengte 135m - Meerpalen en afloopvoorziening - Max. scheepslengte: 110 m	- Afmeerlocatie met talud, zijkant vaartuig 20m uit de verharde kade bemoeilijkt laden en lossen. - 5 schepen per week af te handelen	Geen werkzaamheden voorzien	-
B-1	Nieuwe kade damwanden 	- Afmeerlengte 135m - Kadelengte 135m - Kade: verankerde damwanden en verharding - Max. scheepslengte: 110 m	- Kadelengte 135m - Vaartuig langs de kade - Vervanging door damwandconstructie 135m kade - 5 schepen per week af te handelen	- Verwijderen huidige meerpalen - Aanbrengen nieuwe kade met verankerde damwandconstructie lengte 135m	EUR 12.000,-/m1 135m1= EUR 1.755.000,=
Opmerking bouwkosten	De aangegeven kosten betreffen bouwkosten. Dit is een inschatting van het bedrag, exclusief btw, waarvoor een aannemer het werk kan maken. Kosten zoals engineeringkosten, vastgoedkosten, aan te vragen vergunningen en onderhoudskosten zijn niet opgenomen in dit bedrag. Uitgangspunt is dat de te verwijderen grond schoon en algemeen toepasbaar is. De prijs betreft een reële inschatting van de bouwkosten. Er is geen rekening gehouden met de huidige onstabiele economische situatie waarin prijzen enorm fluctueren.				

6. Aanbevelingen

Ten tijde van het opstellen van dit uitgifteprofiel zijn de onderstaande zaken naar voren gekomen die nader onderzoek vragen:

Onderzoek, samen met Deal Drecht Cities en ROM-D, welk profiel het best past bij de concrete marktvraag.

Deal Drecht Cities heeft direct contact met vragende marktpartijen en kan op die manier de meest passende invulling voor het terrein kiezen, aan de hand van de geschetste uitgifteprofielen.

Onderzoek of koop of erfpacht voor deze locatie het meest wenselijk is.

Gedurende het opstellen van de uitgifteprofielen is naar voren gekomen dat regionale ondernemers een voorkeur hebben voor koop. Voor de gemeente Dordrecht is een uitgifte in erfpacht het meest aan te bevelen. De reden hierachter is dat het voor de gemeente eenvoudiger is om sturing te houden over welke partij op de locatie gevestigd is. Het is onwenselijk dat op een later moment een niet watergebonden bedrijf zich kan vestigen op deze locatie. Als er wel wordt gekozen voor een koopconstructie, zijn er opties te bedenken waarbij de gemeente wel een zekere mate van invloed kan hebben.

Onderzoek op welke wijze de gemeente Dordrecht het water aangrenzend aan de kavel kan verhuren.

De gemeente Dordrecht heeft afspraken met Havenbedrijf Rotterdam over de inning van havengelden. Hiermee is een jaarlijkse vaste vergoeding voor Dordrecht afgesproken. Voor de businesscase voor gronduitgifte of verkoop is er een verschil in inkomsten als wordt gekozen voor verhuur van het water aangrenzend aan de kavel ten opzichte van het innen van havengelden.

Beschouw de afwikkeling van de scheepvaart vanuit het bedrijfsproces.

Het is aan te bevelen dat de afwikkeling van de schepen nader beschouwd wordt vanuit het bedrijfsproces. Nu is de kadebelasting ingeschat op basis van kengetallen, interviews met havenmeester en aanwezige bedrijven. Als uitgangspunt is een maximale scheeps lengte van 110 meter aangehouden en een dag kadeafhandeling per schip.

Doe nader onderzoek naar de huidige kades A en B langs het Peute terrein

De huidige staat van de afmeerconstructies is onbekend. Als de constructies worden hergebruikt is het van belang inzicht in de toelaatbare belasting en de levensduur te krijgen. Dit onderzoek kan bestaan uit een archiefonderzoek en een opname van de constructies.

Draag, in het kader van luchtkwaliteit en geluidshinder, zorg voor de juiste walstroomvoorziening op de juiste locatie als voorwaarde bij terreinverkoop of terreinuitgifte.

De gemeente Dordrecht is lid van het walstroomcollectief. Een informele samenwerking van verschillende havens voor het realiseren van de juiste walstroomvoorziening op de juiste locatie. Een nieuwe terreinuitgifte is een kans om ook op kades die niet in eigendom zijn van de gemeente walstroomvoorzieningen aan te (laten) leggen. Het ontwikkelen en uitrollen van walstroonsystemen maakt emissiereductie van aan de kade gelegen schepen mogelijk en draagt bij aan de beperking van de uitstoot van CO₂, stikstofdioxide en fijnstof.

Breng de stand van zaken rondom bodemverontreiniging in beeld en tref indien nodig saneringsmaatregelen.

Dit uitgifteprofiel heeft geen rekening gehouden met de stand van zaken rondom bodemverontreiniging. Bij een nieuwe terreinuitgifte is dit wel relevante informatie als input voor een op te stellen businesscase. Het is van belang om gegevens te verkrijgen van de huidige toegepaste materialen en te roeren bodem. Een milieukundig onderzoek kan bestaan uit een bureaustudie eventueel gecombineerd met onderzoek van materialen en bodem.

Verkrijg inzicht in de kabels en leidingen in het gebied.

Met name als bouwwerkzaamheden worden gepland is het relevant inzicht te verkrijgen in de kabels en leidingen in het gebied.

Voer conditionerende onderzoeken uit

Het is van belang om conditionerende onderzoeken naar onder andere flora en fauna en conventionele niet gesprongen explosieven uit te voeren.

Verkrijg geotechnisch inzicht in de bodem.

Als nieuwe constructies worden voorzien is het van belang om geotechnisch inzicht in de bodem te hebben. We hebben al in het landelijk archief (Dinoloket) enkele sonderingen op locatie gevonden. Mogelijk is aanvullend onderzoek zoals boringen en sonderingen noodzakelijk.

Onderzoek of de locatie van Dolderman aan de Kalkhaven als locatie voor riviercruise-activiteiten kan worden ingericht.

Uit de gevoerde gesprekken is gebleken dat er in de regio wordt gezocht naar een locatie om riviercruise activiteiten te centreren. De huidige locatie van Dolderman aan de Kalkhaven komt vrij als de verhuizing van Dolderman naar de 2^{de} Merwedehaven is afgerond. De locatie aan de Kalkhaven is bij uitstek geschikt voor riviercruiseactiviteiten. Een locatie gelegen vlak bij een doorgaande waterweg en tegelijkertijd midden in het hart van Dordrecht.

Bijlage 1

Overzicht betrokken personen bij de totstandkoming van dit uitgifteprofiel.

Datum	Bedrijf Organisatie	Deelnemers
12 januari 2022	Gemeente Dordrecht ROM-D Deal Drecht Cities	De heer E.C. ten Veen De heer P. Tankink De heer R. Beute
26 januari 2022	HVC	De heer M. Timmerman De heer M. Coppens
26 januari 2022	Schlieker & Zonen	De heer H. Slieker
26 januari 2022	Hartog & Zonen	De heer A. Hartog De heer J. Hartog Mevr. S. Hartog
11 februari 2022	Van Aalst Group	De heer W. van Aalst
21 februari 2022	Ooms Makelaars Bedrijfshuisvesting	De heer A. van den Berg
23 februari 2022	Gemeente Dordrecht	De heer L. Paans
24 februari 2022	Waltmann Bedrijfshuisvesting	De heer H. van Andel
8 maart 2022	Deal Drecht Cities	De heer M. Bij nagte

Bijlage 2

[illegible]

6311.2	52241	- containers	0	10	300			50	R	2	G	300	4.2		4.2
6311.2	52242	- tankercleaning	300	10	100			200	R	1	G	300	4.2		4.2
6311.2	52242	- stukgoederen	0	10	100			50	R	2	G	100	3.2	D	3.2
6311.2	52242	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000 m ²	30	200	300			30		2	G	300	4.2		4.2
6311.2	52242	- granen of meelsoorten, v.c. < 500 t/u	50	300	200			50	R	2	G	300	4.2		4.2
6311.2	52242	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m ²	50	300	300			50		2	G	300	4.2		4.2
6312	52102, 52109	Distributiecentra, koelhuizen	30	10	50	C		50	R	2	G	50	3.1	D	3.1
6312	52109	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)	0	0	30	C		10		2	G	30	2		2
6321	5221	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	10	0	100	C		30				100			3.2

Bijlage 3

Tabel B3.1

Karakteristieken scheepvaartklassen (Rijkswaterstaat, 2020)

CEMT-klasse	breedte (m)	lengte (m)	diepgang (m)		strijkhoogte (m)	laadverm. (ton)	motorverm. (kW)	boegschroef (kW)
			geladen	leeg				
I	5,05	38,5	2,5	1,2	4,25	365	175	100
II	6,6	50 - 55	2,6	1,4	5,25	535 - 615	240 - 300	130
III	8,2	67 - 85	2,7	1,5	5,35	910 - 1250	490 - 640	160 - 210
IV	9,5	80 - 105	3,0	1,6	5,55	1370 - 2040	750 - 1070	250
Va	11,4	110 - 135	3,5	1,8	6,40	2900 - 3735	1375 - 1750	435 - 705
Vla	17,0	135	4,0	2,0	8,75	6000	2400	1135

Bibliografie

- Bolier. (2022, 02 11). Opgehaald van Bolier: <https://bolier.nl/>
- Coolrec. (2022, 02 11). Opgehaald van Coolrec: <https://www.coolrec.com/nl-nl/>
- De Groot Marine. (2022, 02 11). Opgehaald van De Groot Marine: <https://degrootmarine.com/>
- Dolderman. (2022, 02 11). Opgehaald van Dolderman: <http://dolderman.eu/nl/homepage>
- Erasmus UTP. (2021). *Binnenhavenmonitor 2021*. Rotterdam.
- Gemeente Dordrecht. (2019). *Beleidsvisie Dordtse Binnenhavens*. Dordrecht.
- Gemeente Dordrecht. (2021). *Omgevingsvisie 1.0*. Dordrecht.
- Haberman. (2022, 02 11). Opgehaald van Haberman: <http://www.haberman.nl/>
- Hartog Scheepsschroeven. (2022, 02 10). Opgehaald van Hartog Scheepsschroeven: <https://hartogscheepsschroeven.nl/>
- Hol, T. (2019, december 10). Peute Recycling van Dordrecht naar Nedstaal-terrein in Alblasserdam. *Algemeen Dagblad*.
- HVC groep. (2022, 02 10). Opgehaald van HVC groep: <https://www.hvcgroep.nl/>
- MerweTank. (2022, 02 11). Opgehaald van MerweTank: <https://www.merwetank.nl/>
- NVM Business. (2022, 02 24). Opgehaald van Stand van zaken Commercieel vastgoed 2021 De Nederlandse markt voor kantoren, bedrijfsruimten en winkels: <https://static.realworks.nl/cms/903897//marktinformatie/stand-van-zaken-commercieel-vastgoed-2021.pdf>
- Peute. (2021, 12 20). Opgehaald van Peute: <https://peute.nl/>
- Rijkswaterstaat. (2020). *Richtlijn Vaarwegen*.
- Rijkswaterstaat. (2022, 02 23). *Inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein*. Opgehaald van Rijkswaterstaat: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/geluid/regelgeving/wet-algemene/toestemming-milieu/industrielawaai/gezoneerd/>
- Schlieker. (2022, 02 10). Opgehaald van Schlieker: <https://www.schlieker.nl/>
- Sok, A. (2021, 2 25). Opgehaald van BN de Stem: <https://www.bndestem.nl/rivierenland/merwetank-breedt-uit-naar-dordt-elke-twee-tot-drie-jaar-komt-er-een-rijtje-tanks-bij~a2792577/>
- Stec groep. (2022, 02 24). *Behoefteraming bedrijventerreinen Zuid-Holland*. Opgehaald van Provincie Zuid-Holland: <file:///Users/mariekevavir/Downloads/behoefteramingbedrijventerreinenzuid-holland2021.pdf>
- Van Aalst Group. (2022, 2 9). Opgehaald van Van Aalst Group: <https://www.vanaalstgroup.com/>
- VNG. (2022, 02 14). *Bedrijven en milieuzonering*. Opgehaald van VNG: <https://vng.nl/artikelen/bedrijven-en-milieuzonering#:~:text=De%20handreiking%20Bedrijven%20en%20milieuzonering,in%20de%20gemeentelijke%20ruimtelijke%20ordeningspraktijk.>