

Eindrapport casestudie:

“Binnenhavens Drechtsteden”

Casestudie onderdeel van studie ‘Economisch belang Nederlandse Binnenhavens’

in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB)

Juli 2004





Adresgegevens

Nederlandse Vereniging van
Binnenhavens (NVB)
p/a Vasteland 12 E
3011 BL Rotterdam
Postbus 23133
3001 KC Rotterdam

Telefoon: 010 - 4115900
Fax: 010 - 4129091
E-mail: nvb@binnenvaart.nl

Projectleiders:

Arwen Korteweg (NVB) en
Bart Kuipers (TNO Inro)
a.korteweg@binnenvaart.nl
b.kuipers@inro.tno.nl

Contactpersonen:

E. Blijleven, Gemeente Dordrecht
W. van der Linden, Gemeente Dordrecht
R. Houterman, Provincie Zuid-Holland
M. Luijendijk, Kamer van Koophandel
Rotterdam
T. Muller, Rederij T. Muller / Muller Zwaar
Transport
M. Besel, Koninklijke Boskalis Westminster
M. Breijer & E. de Jong, Breko Nieuwbouw

Juli 2004

CASESTUDIE BINNENHAVENS DRECHTSTEDEN

**In het kader van studie
'Economisch belang Nederlandse Binnenhavens' in opdracht van NVB**

INHOUDSOPGAVE

CASE BESCHRIJVING DRECHTSTEDEN.....	3
1.1 INLEIDING.....	3
1.2 KENMERKEN BINNENHAVEN.....	4
1.2.1 <i>Functie</i>	4
1.2.2 <i>Terreinkenmerken</i>	4
1.2.3 <i>Belangrijkste binnenhavens Drechtsteden</i>	5
1.2.4 <i>Ontsluiting</i>	8
1.3 VERKEER- EN VERVOERSKENMERKEN.....	9
1.4 ECONOMISCHE KENMERKEN.....	10
1.5 KENMERKEN VAN DRIE GEÏNTERVIEWDE BEDRIJVEN IN DE DRECHTSTEDEN.....	12
1.6 VISIE DRECHTSTEDEN OP BENUTTEN ECONOMISCHE POTENTIES.....	14
BIJLAGE ECONOMISCHE BETEKENIS MARITIEME CLUSTER.....	17

CASE BESCHRIJVING DRECHTSTEDEN

1.1 Inleiding

De Drechtsteden liggen in het zuidelijk gedeelte van de provincie Zuid-Holland en bestaan uit de gemeenten Alblasserdam, Hendrik-Ido-Ambacht, 's-Gravendeel, Dordrecht, Papendrecht, Sliedrecht en Zwijndrecht. Samen vormen ze een sterk verband door de verbindende rivieren (Oude Maas, Merwede, Dordtse Kil en Noord) en door hun ligging in het zuiden van de Randstad. De Drechtsteden zijn een knooppunt van water, spoor en wegen in de verbinding tussen Rotterdam en Breda (Antwerpen) en Gorinchem (Nijmegen/Duitsland).

De regio heeft van oudsher strijd gevoerd tegen de regelmatig terugkerende hoge waterstanden en overstromingen. Hierdoor ontstond in de regio kennis en vakmanschap van het beschermen van landbouwgrond tegen het water (de dijk- en rijswerkers) en de voortdurende winning van land voor de riet- en griendcultuur. Tevens werd de kennis gebruikt voor het op diepte houden van de waterweg die van groot belang was voor de stad Dordrecht.

Dordrecht vormt het regionale centrum van de Drechtsteden. De stad ontwikkelde zich in de tweede helft van de 19e eeuw van handelsbolwerk naar industriestad. De aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1866, het Noordzeekanaal en de aanleg van de havens in Rotterdam en Amsterdam leiden tot de bouw van scheepswerven in de Drechtsteden, zowel voor reparatie als nieuwbouw van kleine (bagger)werktuigen.

Verdere mechanische ontwikkelingen zorgden voor uitbreiding van de industrie: rondom de scheepsbouw- en baggerindustrie bloeiden de technische installatiebureaus, diverse toeleveringsbedrijven en ook dienstverlenende kantoren op.

De Drechtsteden is een van de belangrijkste concentratiepunten van de zogenaamde 'natte cluster'. Het complex van scheepsbouw, scheepsreparatie en sloop, de baggerindustrie, de offshore-industrie, opslag en overslag van bulkgoederen, binnenvaartondernemers, groothandel, transport en de aan deze natte sectoren verbonden zakelijke dienstverlening geeft een sterk samenhangend karakter. Bovendien kenmerkt het natte cluster in Drechtsteden zich als een regio met een sterke onderlinge verwevenheid en ruimtelijke concentratie van activiteiten.

Met het opstellen van de ontwikkelingsvisie 'Shipping Valley' geeft het Bestuurlijk Overleg Strategisch Economisch Profiel Drechtsteden aan dat het geven van een nieuwe dimensie aan de natte cluster, meer in relatie met het regionale verladende bedrijfsleven, één van de pijlers is voor het scheppen van toegevoegde waarde ter versterking van de regionale economie.

In deze case wordt ingegaan op het economisch belang van de binnenhavens van de Drechtsteden. De focus ligt daarbij op de binnenhavens van Dordrecht, Papendrecht en Zwijndrecht.



Figuur 1.1 Plattegrond Drechtsteden
(Bron: Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Drechtsteden)

Kenmerken binnenhavens Drechtsteden

Functie

- Scheepsbouw, onderhoud en reparatie
- Industrie (electro, bagger en offshore)
- Op- en overslag voor zeevaart en binnenvaart
- Dienstverlening in relatie tot natte sector
- Thuishaven voor binnenvaartondernemers
- Wonen
- Recreatie

Watergebonden activiteiten

- Zand, grind en bouwmaterialen
- Recycling (schroot en metaal)
- Chemicaliën
- Olieproducten (aardolie en eetbare oliën)
- Veevoerders en meststoffen voor o.a. voedingsmiddelenindustrie
- Zware en grote constructies

Gebruik wateroppervlak voor

- Scheepsbouw en reparatie
- Opslag van materieel voor scheepvaart

Figuur 1.2

1.2 Kenmerken binnenhaven

1.2.1 Functie

Dordrecht is dé multifunctionele haven van Nederland en de grootste haven van de Drechtsteden. Naast de op- en overslagactiviteiten onderscheiden de binnenhavens in de Drechtsteden zich door de regionale samenhang en aanwezigheid van de metaal- en elektronindustrie (scheepsbouw, scheepsreparatie en sloopbedrijven), de van oudsher aanwezige baggerindustrie (Slidrecht als dé baggerhaven van Nederland) en offshore-industrie en de aan de natte sectoren gelieerde dienstverlenende kantoren. Tevens zijn de Drechtsteden de thuishaven voor de binnenvaartondernemers. Het wateroppervlak in de havens in Drechtsteden hebben een belangrijke functie als opslagplaats voor materieel en schepen ten behoeve van de maritieme cluster.

De op- en overslagactiviteiten hebben betrekking op de overslag van bulkgoederen via de zeevaart en binnenvaart. De zeehaven is vooral een doorvoerhaven van massagoederen waarbij de verankering met de regionale economie beperkt is. De binnenhavens hebben vooral een functie voor de aan de binnenvaart gerelateerde bedrijvigheid en ook hier is de relatie met het verladende en logistieke bedrijfsleven beperkt. Opvallend is het ontbreken van een distributiefunctie van de binnenhavens in de Drechtsteden.

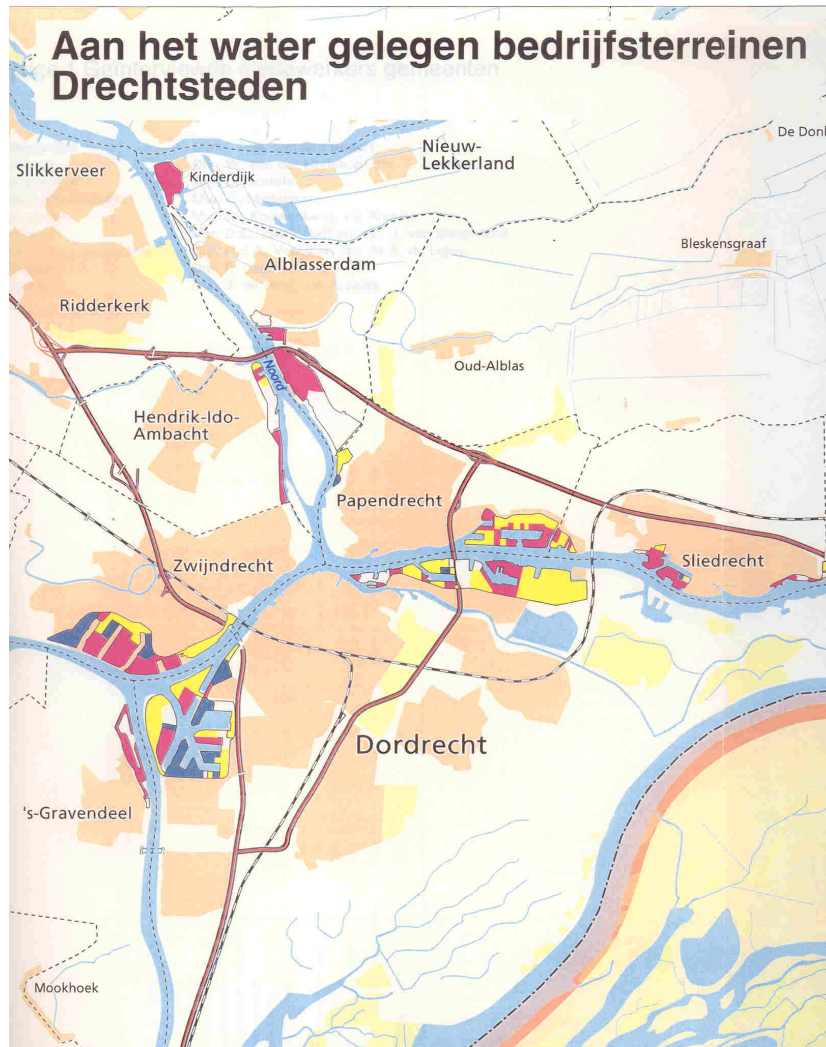
De haven van Dordrecht is de enige grote multifunctionele binnenhaven in Nederland zonder een overslagfaciliteit voor containers en stukgoederen. In het kader van Shipping Valley is gestart met de aanleg van een shortsea/ binnenvaartterminal. De terminal wordt gezien als een belangrijke aanvullende faciliteit voor het gehele regionale bedrijfsleven.

De overslag van nat en droog massagoed is grotendeels geconcentreerd bij het zeehavenbedrijf Dordrecht en Vopak (tankopslag). De chemicaliënvloot van Vopak Barging Europe heeft Dordrecht als standplaats.

In Dordrecht vindt naast de overslag van chemicaliën en oliën ook overslag van zand en grind, schroot en metaal (recycling) en veevoeder en meststoffen plaats. Tevens maakt de offshore-industrie gebruik van de binnenwateren voor het vervoer van zware en grote constructies. De overslag in Papendrecht en Zwijndrecht bestaat grotendeels uit zand en grind en een klein deel uit overslag van grondstoffen voor de voedingsmiddelenindustrie en chemische industrie in Zwijndrecht.

1.2.2 Terreinkenmerken

De Drechtsteden beschikken in totaal over 1083 hectare (ha) netto bedrijventerrein. Meer dan de helft van de bedrijventerreinen (544 ha netto) is aanwezig in Dordrecht, verspreid over 24 bedrijfslocaties. Kenmerkend voor de Drechtsteden is dat 20 bedrijventerrein (40%) een ligging aan vaarwater heeft. Daarvan hebben 8 bedrijventerreinen op of nabij het terrein een particuliere laad-loskade (5 in Dordrecht (254 ha netto) en 3 in Zwijndrecht (100 ha)). Stadsontwikkeling Dordrecht heeft in 2002 een inventarisatie gehouden van aan water gelegen bedrijventerreinen in de Drechtsteden (incl. Hardinxveld-Giessendam, Gorinchem en IHC-vestiging in Nieuw-Lekkerland).



- 830 ha nat bedrijventerrein waarvan 340 ha in Dordrecht en 124 ha Zwijndrecht
- Ruim 100 ha havengerelateerde op- en overslag (in Dordrecht en Zwijndrecht)

*Figuur 1.3 Aan het water gelegen bedrijventerrainen
Bron: Stadsontwikkeling Dordrecht 2002*

Daaruit blijkt dat ruim 830 ha bruto aan het water gelegen bedrijventerreinen aanwezig is (excl. Havenbekkens (200 ha). Van de 830 ha is:

- Ruim 100 ha havengerelateerde op- en overslag (in Dordrecht en Zwijndrecht).
- Ruim 340 ha havengerelateerde industrie
- Bijna 280 ha kavels aan het water maar in gebruik als droog terrein
- Bijna 110 ha momenteel niet in gebruik (o.a nieuw terrein en terrein voor woningbouw)

Kortom: in totaal is ruim 440 ha (53%) als nat terrein in gebruik.

1.2.3 Belangrijkste binnenhavens Drechtsteden

Dordrecht

De havengerelateerde op- en overslag en industrie in Dordrecht is geconcentreerd in het Zeehavengebied en de Merwedehavens.

Het Zeehavengebied (216 ha bruto) in Dordrecht is in de jaren '50 ontwikkeld en gelegen op het kruispunt van de Oude Maas en de Dordtse Kil. Het gebied bestaat uit de Julianahaven met drie insteekhavens (86 ha bruto), de Wilhelminahaven met een insteekhaven (48 ha bruto) en Malle Gat (Krabbegors en Krabbepolder) met twee insteekhavens (82 ha).

In de Julianahaven heeft Vopak Nederland een grote opslagterminal voor de overslag en opslag van chemicaliën en oliën. De terminal heeft 5 aanlegsteigers waar zeeschepen kunnen aanmeren. Silo Dordrecht (Agro Delta) gebruikt de haven voor de afhandeling van landbouwproducten (rijst, granen, fijne zaden, peulvruchten en oliezaden in bulk) en algemene cargo. Trans Terminal Dordrecht zorgt voor de afhandeling van meststoffen. Daarnaast zijn er drie kleinere bedrijven voor afhandeling van gasolie, stookolie en smeermiddelen. Tenslotte wordt de haven gebruikt voor de overslag van zand en grind. In de Wilhelminahaven worden bulkgoederen overgeslagen bij het Zeehavenbedrijf Dordrecht. Tevens beschikt de zeehaven over goede voorzieningen (drijvende vaartuigen en mobiele hijskranen) en worden de goederen verder vervoerd via spoor, weg en water.

De bedrijven die gevestigd zijn in de Krabbepolder en Krabbegors zijn voor een deel havengerelateerde industrie zoals scheepsbouw en reparatiebedrijven (werven) en bedrijven als Ballast Nedam en Volker Stevin. Daarnaast wordt door een groot deel van de bedrijven de ligging aan het water van het terrein niet gebruikt.

Voor het stimuleren van het gebruik van de haven is in 2003 gestart met de aanleg van de Prins Willem-Alexanderkade, met een lengte van 430 meter en een diepgang van 10 meter. Deze nieuwe kade moet het zeehavengebied een belangrijke economische impuls leveren voor de Drechtsteden. Tevens is bijna 8 hectare ruimte op de wal beschikbaar achter de kade voor overslagfaciliteiten. Dordrecht wil hier in samenwerking met het bedrijfsleven een containerterminal realiseren. De terminal zal zowel een functie hebben voor afhandeling van containers als stukgoederen via de binnenvaart en shortsea. Deze logistieke functie van de haven is een aanvulling voor het regionale bedrijfsleven in de aan- en afvoer van hun producten.

Bijlage 2: overzicht natte bedrijventerreinen per gemeente

Plaats	Totaal aan water gelegen bedrijventerrein			Havengerelateerde op- en overslag	Havengerelateerde Industrie	Droog gebruik	Niet in gebruik
	incl. havenbekkens	havenbekkens	excl. havenbekkens				
Alblasserdam	98	3	95	0	48	0	47
Dordrecht	448	110	338	59	69	169	41
s-Gravendeel	30	8	22	0	22	0	0
Hendrik Ido Ambacht	34	1	33	0	11	8	14
Papendrecht	96	18	78	2	36	40	0
Sliedrecht	53	15	38	1	22	10	5
Zwijndrecht	146	22	124	32	57	35	0
Herdinveld-G'dam	35	10	25	4	16	3	2
Gorinchem	63	10	53	3	38	12	0
Nieuw-Lekkerland	28	3	25	0	25	0	0
Totaal in ha's	1031	200	831	101	344	277	109
In procenten			100%	12%	41%	33%	13%

Kortom: in totaal is ruim 440 ha (53%) als nat terrein in gebruik.

- Dordrecht: 40% nat terrein in gebruik
- Zwijndrecht: 70% nat terrein in gebruik
- Papendrecht: 60% nat terrein in gebruik

Figuur 1.4 Overzicht natte bedrijventerreinen in ha per gemeente
Bron: Stadsontwikkeling Dordrecht 2002



Figuur 1.5 Binnenhavenactiviteiten in de 2^e Merwedehaven met op de achtergrond chemiebedrijf Du Pont du Nemours

Een mijlpaal voor Shipping Valley is de oplevering van de Prins Willem-Alexanderkade in de zomer van 2004. Hiermee zet Dordrecht een eerste stap tot knooppunt in het distributienetwerk over water.

Aan de noordkant van Dordrecht zijn langs de Beneden Merwede en de Oude Maas verschillende havens gelegen. De Maasstraat e.o (10 ha) zijn voorzien als stedelijke ontwikkelingslocaties voor wonen, cultuur en recreatie. De Maasstraat is onderdeel van Stadswerven en zal zijn functie als nat bedrijventerrein vrijwel volledig verliezen. Langs de oostoevers van de Riedijkshaven worden woningen gebouwd. Een familiebedrijf als Rederij T. Muller / Muller Zwaar Transport heeft al geruime tijd de stad Dordrecht als thuisbasis voor haar dienstverlenende activiteiten aan de scheepvaart en baggerindustrie. Muller is gevestigd aan de Merwekade en maakt voor het afmeren van de 15 sleepboten gebruik van o.a. de Riedijkshaven. In nauwe samenwerking met de gemeente wordt gezocht naar ruimte voor steeds grotere schepen (en grotere diepgang). De verwevenheid van de stad en woningbouw met de haven en scheepsactiviteiten maakt het soms lastig geschikte locaties voor lig- en opslagplaatsen te vinden voor typisch Dordtse bedrijven als Muller.

De belangrijkste havens zijn de Merwedehavens met in totaal 150 hectare netto nat bedrijventerrein. De 1^e Merwedehaven bestaat uit 45 ha (incl. terrein van voormalige EZH). Alleen Betonfabriek Verwo (zand en grind) maakt gebruik van de haven voor de overslag van zand en grind. Tevens is havengerelateerde industrie aanwezig met scheepswerf Hoebée en scheepsonderhoudbedrijven als Roodenburg en Muller Yard. Het grootste deel van het bedrijventerrein betreft niet-havengerelateerde bedrijvigheid zoals een productievervestiging van Lips. Het EZH terrein (15 ha in handen van projectontwikkelaar) krijgt vermoedelijk grotendeels een droge bestemming. De 2^e Merwedehaven bestaat uit 97 ha (incl. Dupont en Gevudo) en heeft geen havengerelateerde overslag. Wel liggen de percelen direct aan de haven en is havengerelateerde industrie gevestigd zoals bedrijven op het gebied van scheepsmotoren (De Groot, MaK Ned en Machinefabriek Bolier) en industriebedrijven als Kloek zoutindustrie en Mulder Europe betonindustrie. Boskalis heeft een zeer grote kavel die benut wordt als opslagruimte voor grote verscheidenheid aan materieel zowel op de wal als in de insteekhavens. Gevudo afvalverwerking Dordrecht maakt geen gebruik van de haven. Ten oosten van de Grevelingenweg is een aantal grootschalige bedrijven gevestigd waaronder Dupont (chemie). Dit gebied bestaat grotendeels uit grote kavels in particulier bezit en deze bedrijven maken geen gebruik van de haven. Dupont overweegt om de Baanhoekhaven (de kleine bedrijfshaven op eigen terrein) te gaan gebruiken voor de overslag van natte bulk. Dupont maakt wel gebruik van de stamlijn voor vervoer per spoor. De 3^e Merwedehaven bestaat uit ongeveer 10 ha en heeft een insteekhaven. Hier zijn Lenersan Poortman (vogelvoer) en diverse bedrijven in de afvalstoffen zoals Delta Milieu gevestigd. De PROAV beschikt over een (container)kade voor de aanvoer van stortafval en maakt daarvan veelvuldig gebruik.



Figuur 1.6 Bedrijventerrein Oosteind / Ketelhaven Papendrecht
Bron: Provincie Zuid-Holland, Duurzaam Economisch Ruimtegebruik (Decor)



Figuur 1.7 Scheepswerf Breko Oosteind Bron: Breko

De gemeente Dordrecht heeft relatief veel erfpachtpercelen aan de 1^e en 2^e Merwedehaven. De 3^e Merwedehaven is particulier eigendom. Het beheer van de Merwedehavens is in handen van de gemeente. Rijkswaterstaat beheert de rivierzijde. De zeehaven is in beheer van Havenbedrijf Dordrecht.

Papendrecht

Tegenover de Merwedehavens ligt de haven van Papendrecht op bedrijventerrein Oosteind (59 ha netto). Het bedrijventerrein bestaat uit vier havenbekkens (Johannahaven, Kooyhaven, Ketelhaven en Schaarhaven.). Het bedrijventerrein heeft een gemengd karakter met industrie en handelsbedrijven. Op het bedrijventerrein zijn bedrijven in de bouw (betonindustrie, cementcentrale, bouwmaterialen zoals Lingen Beton, Rietveld Bouw en Visser en Smit Hanab), staal en staalbewerking (machinefabriek, motorenfabriek zoals Pfeifer KSC en Geveke), levensmiddelenindustrie (Silvo en Sonneveld) scheepswerven (Breko en Slob) en maritieme aannemerij (Boskalis en Volker Stevin). Het betreft een mix van watergebonden en niet-watergebonden bedrijvigheid. De natte kavels zijn grotendeels (60% van de kavels) ingevuld door bedrijven die gebruik maken van het water, met name de kavels aan het water in de Ketelhaven en Kooyhaven.

Voor het bedrijventerrein Oosteind zijn het baggerbedrijf Boskalis en de scheepsbouw met Breko als innovatieve scheepswerf voor nieuwbouw, reparatie en onderhoud van binnen- en kustvaartschepen.

Koninklijke Boskalis Westminster NV is een internationale dienstverlener actief op het gebied van maritieme infrastructuur. Boskalis is sinds 1964 gevestigd in Papendrecht en is aanwezig in meer dan 50 landen verspreid over 5 continenten. Met het hoofdkantoor van Boskalis aan het water heeft het bedrijventerrein Oosteind dé uitstraling van een economische toplocatie aan het water. Het terrein van 12,5 ha dient naast de kantoorfunctie ook voor de functie van werkplaatsen en magazijnen en als opslaglocatie voor pontons, schepen en zeer grote en zware kranen.

Breko BV is in 1974 gestart als bedrijf voor reparatie, onderhoud en revisie van dieselmotoren in Papendrecht Westeind aan de Noord. De activiteiten werden uitgebreid met technische servicediensten voor binnenvaartschippers en in de jaren '80 zette Breko de stap naar nieuwbouw van binnenvaartschepen. De oude werf aan de Noord werd te klein en in 1990 verhuisde Breko naar een royaal terrein (1,4 ha) aan de Ketelhaven. Op deze locatie kan aan maximaal 4 schepen tegelijkertijd worden gewerkt (140m bij 70m). Recent heeft Breko de kantoorfaciliteiten op het terrein kunnen uitbreiden maar uitbreiding van de waterfaciliteiten is moeilijk.

Zwijndrecht

De haven van Zwijndrecht bestaat uit een vijftal insteekhavens (Swinhaven, Drechthaven, Develhaven, Schokhaven en Uilenhaven) veelal gelegen op het bedrijventerrein Groote Lindt (70 ha netto). Groote Lindt biedt plaats aan havengerelateerde op- en overslag en havengerelateerde industrie. Ongeveer 70% van de kavels is in gebruik als nat terrein.



Figuur 1.8 Bedrijventerrein Grootte Lindt Zwijndrecht

Ontsluiting Drechtsteden

- Weg: hoofdwegennet (A15/A16)
- Water: kruispunt hoofdvaarwegen Oude Maas, Merwede, Dordtse Kil en Noord
- Dordrecht (kades) toegankelijk voor zeeschepen
- Spoor: stamlijn Zeehaven, 2^e Merwedehaven (Dupont) en Grootte Lindt

Knelpunt:

- Aansluiting bedrijventerrein via de weg
- Interne wegenstructuur gemeenten woonfunctie in nabijheid van industrieterrein
- Congestie Drechtsteden A15, A16 en N3

Figuur 1.9



Figuur 1.10 Fast Ferry aansluiting bedrijventerrein Oosteind Papendrecht

Belangrijke industriële activiteiten zijn de vestiging van de staalindustrie (Van Leeuwen/Corus), chemie (Chemproha, Hercules, Epenhuysen), de (scheep)bouwindustrie (Gebr. Kooiman, Heerema) en de voedingsmiddelenindustrie (Unimills en Loders Croklaan). Tevens vinden overslagactiviteiten plaats door Agro Delta (agribulk), Hanson Ned en Schokbeton (betonindustrie) en van Wijngaarden en Mijster (zand en grind). Bovendien is Zwijndrecht de nummer één binnenvaartgemeente met bijna duizend binnenvaartschippers die in Zwijndrecht als inwoner staan ingeschreven. Mede hierdoor zijn ook veel aan de binnenvaart gerelateerde (dienstverlenende) bedrijven hier gevestigd.

De primaire functie van Grootte Lindt is gericht op het gebruik van de havenfaciliteiten van het terrein voor de watergebonden bedrijven. Daarnaast zullen mogelijk ook andere functies zoals wonen in het gebied worden geïntegreerd.

In de Structuurvisie Zwijndrecht 2030 heeft de gemeente aangegeven dat gestreefd wordt naar uitbreiding van de woonfunctie op de Drecht oevers. De gemeente Zwijndrecht heeft aangegeven dat 35 ha kan worden ontwikkeld als potentiële woningbouwlocaties.

1.2.4 Ontsluiting

De bedrijventerreinen in Drechtsteden zijn voor een groot deel ontsloten via water (Oude Maas, Merwede, Dordtse Kil en Noord). Veel bedrijven hebben een individuele vaarwegaansluiting en beschikken over een eigen kade. Alleen Papendrecht beschikt over een openbare kade (laad/loswal voor zand en grind in de Kooyhaven). Dordrecht heeft met de handelskade een openbare kade voor de inklaring van zeeschepen. De Drechtsteden beschikken tevens over verschillende kades met ligplaatsen voor binnenvaartschepen. In 2003 is in Dordrecht gestart met de aanleg van de Prins Willem-Alexanderkade in de Krabbepolder voor de realisering van een containerterminal voor binnenvaart en shortsea. De diepgang voor de kade is alleen in Dordrecht voldoende voor zeeschepen (9-10 m); in alle andere havens is de diepgang beperkt tot 3 à 4 m.

Alleen in Dordrecht (zeehaven en 2^e Merwedehaven) en Zwijndrecht (Grootte Lindt) zijn de bedrijventerreinen aangesloten via een stamlijn op het spoor. Deze bedrijventerreinen onderscheiden zich in Drechtsteden en Nederland door hun trimodale aansluiting.

De Drechtsteden liggen in de zuidvleugel van de Randstad met de A16 en A15 als belangrijkste rijkswegen en de N3 als belangrijke regionale verbindingsweg. De aansluiting van de bedrijventerreinen op de hoofdwegeninfrastructuur is niet altijd optimaal aangezien een aantal terrein via de bebouwde kom wordt ontsloten. Wel beschikt Drechtsteden en zelfs bedrijventerrein Oosteind over een fast-ferry verbinding tussen de Drechtsteden.

Verkeers- en vervoerskenmerken

CBS overslag binnenvaart 2002	overslag totaal in mln ton	Landbouw-producten; dieren	Voedings-producten; veevoeder	Vaste brand-stoffen	Aardoliën; aardolie-producten	Erisen en metaal-residuen	Metalen; metalen halffabrikaten	Ruwe mineralen en bouw-materialen	Mest-stoffen	Chemische producten	Overige goederen en fabrikaten
Dordrecht	3173	189	55	98	232	139	87	1768	129	221	256
Zwijndrecht	1578	43	291	1	39	9	98	962	58	43	35
Papendrecht	569	9	1	-	14	19	1	524	-	-	2

Overslagcijfers Drechtsteden (2002)

- Overslag Drechtsteden: 6,2 mln. ton goederen
- Overslag Dordrecht: 3,2 mln. ton waarvan 1,3 mln. ton geladen
- Overslag Dordrecht zeehavengerelateerd: 2,3 mln. ton
- Overslag Zwijndrecht: 1,5 mln. ton (geloste goederen)
- Grootste deel van vervoer betreft internationale vaart
- 150.000 scheepvaartpassages bij drieviererpunt Drechtsteden
- Groot deel van wateroppervlak en binnenhavens gebruikt als opslagplaats voor schepen en materialen natte sector

Figuur 1.11

1.3 Verkeer- en vervoerskenmerken*Overslagcijfers*

De binnenhavens in Drechtsteden zijn volgens CBS gegevens in 2002 gezamenlijk goed voor een overslagomvang van ongeveer 6,2 miljoen ton goederen via de binnenvaart. De overslagomvang van de binnenhaven Dordrecht bedroeg in 2002 ongeveer 3,2 miljoen ton en in Zwijndrecht ongeveer 1,6 miljoen ton. Opvallend (in vergelijking met andere havens) is dat in de havens van Dordrecht veel verschillende goederen worden overgeslagen. De overslag van aardolieproducten (Vopak), chemische producten en overige goederen (o.a. zeehavenbedrijf Dordrecht) geeft deze diversiteit in overslagactiviteiten aan. Bovendien wordt in Dordrecht ruim 1,3 miljoen ton goederen geladen en vervoerd naar met name internationale bestemmingen.

In Zwijndrecht heeft de overslag van voedingsproducten (Agro Delta) een belangrijk aandeel naast de zand en grindoverslag. In beide havens is het aandeel van zand en grind in de overslag zeer groot.

In Dordrecht wordt 14% van de overslag in een straal van 50 km aan- of afgevoerd via de binnenvaart en ongeveer 50% in een straal van 200 km. Dit betekent dat de bedrijven die gebruik maken van de binnenvaart voor het vervoer van grondstoffen en producten relaties hebben met klanten en leveranciers in Europa en deze goederenstromen niet direct aan de grotere zeehavens zijn gerelateerd.

De containerterminal in Gorinchem heeft een overslag van ongeveer 10.000 Teu per jaar. Op het drie-rivierenpunt bij Dordrecht passeren jaarlijks 150.000 schepen en het is daarmee het drukste scheepvaartknooppunt van Europa.

Naast de overslag per binnenvaart is de zeehaven Dordrecht ook belangrijk voor het lossen van goederen die vervolgens via binnenvaart, spoor en weg verder worden vervoerd naar bestemmingen in het (Europese) achterland. Volgens gegevens van de Nationale Havenraad wordt via zee ongeveer 2,3 miljoen ton overgeslagen.

De zeehaven heeft vooral een transitfunctie in het doorvoeren van massagoederen en is belangrijk voor scheepvaartbedrijven in de Drechtsteden, als Rederij Muller, in het verlenen van diensten aan het scheepvaartverkeer. Slechts een klein aantal industriële bedrijven in de Drechtsteden maakt gebruik van de zeehavenfunctie voor de overslag van goederen via zeeschepen in relatie tot het industriële productie- of distributieproces.

De binnenhavens in de Drechtsteden hebben een duidelijkere relatie met de overslag- en opslagbedrijven (vooral zand- en grind) en de diverse industrieën (chemie, voedingsmiddelen, staal etc.) die gevestigd zijn langs het water. Een aantal bedrijven hebben zelfs een particuliere binnenhaven. Tevens hebben de binnenhavens een functie voor de aan de binnenvaart gerelateerde bedrijvigheid als scheepsbouw en reparatie, metaal- en elektrobedrijven, toeleveranciers en zakelijke dienstverlening. In Drechtsteden zijn honderden veelal kleine regionale spelers maar ook enkele zeer grote 'global players' gevestigd waardoor de regio uniek is in de aan de scheepvaart gebonden bedrijvigheid. De Drechtsteden willen met de aanleg van een containerterminal de relatie met het regionale bedrijfsleven versterken en met name de distributie van goederen via het water bevorderen en daarmee de weginfrastructuur minder belasten.

Werkgelegenheid bedrijventerreinen

Dordrecht:

Werkgelegenheid Merwedehavens (150 ha):

- 4500 arbeidsplaatsen (w.o 2500 industrie, 200 bouwnijverheid en 250 vervoer/opslag), 80 vestigingen

Werkgelegenheid Zeehavengebied (180 ha):

- 4000 arbeidsplaatsen (w.o 300 industrie, 1500 bouwnijverheid en 1000 vervoer/opslag) 120 vestigingen

Papendrecht

Werkgelegenheid Oosteind (60 ha):

- 5700 arbeidsplaatsen (w.o 800 industrie, 4000 bouwnijverheid en 100 vervoer/opslag), 120 vestigingen

Zwijndrecht

Werkgelegenheid Grootte Lindt (70 ha):

- 2600 arbeidsplaatsen (1000 industrie, 180 bouwnijverheid en 120 vervoer/opslag), 70 vestigingen

Figuur 1.12

Werkgelegenheid binnenhavens

Schatting van bedrijven die gebruik maken van binnenhaven

- Dordrecht: 40% nat terrein in gebruik
- Zwijndrecht: 70% nat terrein in gebruik
- Papendrecht: 60% nat terrein in gebruik

Dordrecht:

Werkgelegenheid Merwedehavens in werkzame personen (wp)

- 1^e Merwedehaven 150 wp (w.o 100 industrie, 40 bouw en 10 overslag)
- 2^e Merwedehaven 250 wp (w.o 100 vervoer/opslag en 150 industrie)
- 3^e Merwedehaven 20 wp (overslag)

Werkgelegenheid Zeehavengebied in werkzame personen (wp)

- Julianahaven 500 wp (w.o 100 industrie, 300 bouw en 100 overslag)
- Wilhelminahaven 130 wp (w.o 100 bouwnijverheid en 30 overslag)
- Krabbepolder 300 wp (w.o 20 industrie, 230 bouw en 50 overslag)
- Krabbegors 30 wp (industrie)

Papendrecht

Werkgelegenheid Oosteind in werkzame personen (wp)

60% gebruik als nat terrein; vooral scheepswerven en bouwbedrijven
2800 werkzame personen (w.o 500 industrie, 2250 bouw en 50 vervoer/opslag)

Zwijndrecht

Werkgelegenheid Grootte Lindt in werkzame personen (wp)

70% gebruik als nat terrein; vooral chemische industrie
900 werkzame personen (w.o 700 industrie, 120 bouw en 80 vervoer/opslag)

Figuur 1.13

1.4 Economische kenmerken

In deze casestudie worden de economische kenmerken geïnterpreteerd op basis van bestaande kentallen vanuit de economische betekenis van het maritieme cluster in de Drechtsteden. Tevens wordt een inschatting van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde gegeven van de bedrijven die gebruik maken van de binnenhaven voor de aan- en afvoer van goederen. Naast de op- en overslag bedrijven zijn dit de industriële bedrijven die gebruik maken van de binnenhavens voor de aanvoer van grondstoffen en afvoer van gereed product.

Door de omvang van het gebied Drechtsteden en de vele bedrijven die gevestigd zijn aan het water, is het binnen deze casestudie niet haalbaar alle bedrijven die daadwerkelijk gebruik maken van het water te inventariseren. Voor het bepalen van de economische kenmerken is een inschatting gemaakt op basis van gegevens over de bedrijventerreinen met havengerelateerde overslag en industrie en de werkgelegenheidscijfers van de bedrijventerreinen onderscheiden naar de voor de casestudie relevante sectoren industrie, bouwnijverheid en vervoer. In hoeverre de maritieme sector (o.a dienstverlening) in deze cijfers is vertegenwoordigd is moeilijk in te schatten.

De bedrijventerreinen in de Drechtsteden kunnen in het algemeen onderscheiden worden in de volgende functies voor de werkgelegenheid:

- Merwedehavens hebben een industriële functie, echter de industrie maakt beperkt gebruik van de havenfaciliteiten
- Zeehavengebied heeft een functie voor transport en distributie en bouwnijverheid
- Oosteind heeft een sterke concentratie van bouwnijverheid en scheepsbouw (Bijna 100 werkzame personen per hectare;)
- Grootte Lindt heeft een sterke focus op (chemische) industrie

Op basis van het aantal ha bedrijventerrein dat als nat terrein wordt gebruikt door de bedrijven is een schatting gemaakt van de werkgelegenheid onderscheiden naar industrie, bouwnijverheid en vervoer/overslag/opslag. Voor bijvoorbeeld de werkgelegenheid in relatie tot de 2^e Merwedehaven zijn de 1400 werkzame personen bij Du Pont niet meegenomen in de cijfers, omdat Du Pont nog geen gebruik maakt van de binnenhaven.

De schatting is dat in Dordrecht ongeveer 420 arbeidsplaatsen gerelateerd zijn aan watergebonden bedrijven in de Merwedehavens en 960 arbeidsplaatsen in het Zeehavengebied. In Papendrecht zijn naar schatting ongeveer 2800 arbeidsplaatsen (door de sterke aanwezigheid van deze sector op Oosteind) gerelateerd aan bedrijven die gebruik maken van de binnenhavens. In Zwijndrecht zijn naar schatting ongeveer 900 arbeidsplaatsen gerelateerd aan de binnenhavens.

Door gebruik te maken van algemene kentallen voor toegevoegde waarde per werknemer en de algemene toegevoegde waarde multiplier is een schatting gemaakt van de toegevoegde waarde (TW) van het gebruik van de binnenhavens (zie figuur 1.14).

De directe toegevoegde waarde op basis van deze kentallen voor de Drechtsteden is:

- Dordrecht 90 miljoen euro
- Papendrecht 140 miljoen euro (hoge TW door hoge aantal werkzame personen)
- Zwijndrecht 90 miljoen euro (relatief hoge TW door chemie)

In de studie¹ van Policy Research is aangegeven dat het maritieme cluster een directe toegevoegde waarde van 800 mln. en een werkgelegenheid van 10.000 werkzame personen vertegenwoordigt (zie bijlage 1).

In de studie 'Haven in zicht', november 2003 van Bureau Louter is naast de zeehavenregio Moerdijk/ Dordrecht ook een extra zeehavenregio 'Overige Drechtsteden' meegenomen voor het bepalen van economische kentallen voor 2001.

De zeehavenregio Dordrecht/ Moerdijk heeft een werkgelegenheid van bijna 70.000 arbeidsplaatsen en Overige Drechtsteden van 75.000 arbeidsplaatsen. De toegevoegde waarde is voor Dordrecht/ Moerdijk 3,7 miljard en voor overige Drechtsteden 3,2 miljard.

Casestudie Drechtsteden

Sector	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde	Multiplier	Directe + indirecte
(BIK)	(WP)	per werknemer	totaal (in mln euro)	TW	TW (in mln euro)
Bron Provincie	Bron Provincie	Bron CBS (Nat Rekening)		Bron TNO Inro	
Voedingsmiddelen	120	87,9	10,5	1,71	18,0
Chemie	550	154,4	84,9	1,51	128,2
Basismetaleel	100	61,6	6,2	1,34	8,3
Overige industrie	830	61,6	51,1	1,34	68,5
Bouw	3.030	47,2	143,0	1,82	260,3
Vervoer over land	200	49,6	9,9	1,38	13,7
Dienstverl. Vervoer	250	66,2	16,6	1,42	23,5
Totaal	5080		322,2		520,5

Figuur 1.14 Werkgelegenheid en toegevoegde waarde binnenhavens Drechtsteden (Dordrecht, Papendrecht en Zwijndrecht)

De Nationale Havenraad geeft in haar cijfers voor de zeehaven Dordrecht aan dat in 2002 de toegevoegde waarde in totaal bijna 240 miljoen Euro bedroeg en de werkgelegenheid bijna 4200 werkzame personen, waarvan ruim 50% in de industrie.

Het is moeilijk om de verschillende studies naar de economische betekenis van de bedrijvigheid in Drechtsteden op eenduidige wijze te vergelijken. Naar onze mening zou onderscheid gemaakt moeten worden in een aantal sectoren, dat op verschillende wijzen gebruik maakt van de binnenhaven. De volgende sectoren kunnen worden onderscheiden:

- Maritieme cluster
Deze bedrijven en hun toeleveranciers hebben activiteiten die verbonden zijn met de scheepvaart en het water, waarbij transport en dienstverlening wordt aangeboden. De binnenhaven wordt gebruikt voor de opslag van schepen en materieel.
- Op- en overslagactiviteiten
Deze bedrijven hebben faciliteiten voor het overslaan van bulkgoederen (zeehavenbedrijf Dordrecht) en opslaan van goederen (Vopak) veelal voor derden
- Industriebedrijven
Deze bedrijven maken gebruik van (eigen) overslagfaciliteiten voor het aanvoeren van grondstoffen voor het eigen productieproces en/of het afvoeren van gereed product
- Europese distributiebedrijven
Deze bedrijven zijn gevestigd in de regio maar veelal buiten de haven en maken gebruik van de overslag- en opslagfaciliteiten van een openbare terminal aan het water voor het aan- en afvoeren van (consumenten)producten. Deze goederen (veelal in containers) worden vervolgens verder gedistribueerd binnen Nederland en of Europa of geëxporteerd naar andere continenten.



Figuur 1.15 Containerbinnenvaart op de Dordtse Kil nu nog langs Drechtsteden maar in de toekomst laadt en lost het schip containers in de haven van Dordrecht

¹ Economische betekenis en structuur van de sectoren waterbouw, scheepsbouw en maritieme toeleveranciers in de Drechtsteden, februari 2004

Met name specifiek inzicht in de laatste twee type bedrijven die een duidelijke relatie hebben met regionale productie en distributie ontbreekt. Door deze bedrijven wordt nu nog een groot deel van de goederen over de weg getransporteerd en het beter benutten en aanbieden van faciliteiten in de binnenhavens (zoals de aanleg van een containerterminal) kan bedrijven stimuleren meer gebruik te maken van de binnenhaven en binnenvaart.

1.5 Kenmerken van drie geïnterviewde bedrijven in de Drechtsteden

De Drechtsteden kennen een specifieke (historisch gegroeide) specialisatie in scheepsbouw en waterbouw (baggerbedrijven). Deze geïnterviewde bedrijven zijn:

- Koninklijke Boskalis Westminster
Internationale dienstverlener op het gebied van maritieme infrastructuur met het hoofdkantoor in Papendrecht.
- Breko Nieuwbouw en Breko Reparatie
Bedrijf in nieuwbouw, onderhoud en reparatie van binnenvaart en kustvaartschepen
- Rederij T. Muller / Muller Zwaar Transport
Rederij verleent service aan de scheepvaart in de regio met sleepboten en van oudsher voor baggerindustrie (offshore) en Zwaar Transport vervoert bijzondere lading

De laatste twee bedrijven zijn familiebedrijven waarbij de relatie met de regio en dienstverlening van het bedrijf aan haar klanten in de regio zeer belangrijk zijn.

Boskalis

Voor Boskalis is Nederland een belangrijke markt met 30% omzet aandeel. Vanuit het hoofdkantoor in Papendrecht met 500 werknemers worden de kantoren over de wereld aangestuurd. Tevens is de ligging ten opzichte van de havens en infrastructuur in Nederland zeer goed en kan gebruik worden gemaakt van het wateroppervlak in de Drechtsteden voor het opslaan van materieel.

Bovendien is Boskalis een belangrijke speler voor de regionale bedrijven aangezien een groot deel van inkopen ook streekgebonden is zelfs voor zo'n groot bedrijf. De kwaliteit en prijzen van producten die de bedrijven in de regio kunnen leveren aan Boskalis geeft aan dat ondanks de schaalvergroting (global player) de relatie met de regionale toeleveranciers zeer sterk is. Boskalis is nauw betrokken bij de belangenvereniging Oosteind in het kader van de duurzame revitalisering van het bedrijventerrein. De locatie is centraal gelegen voor clustering van watergerelateerde activiteiten. Voor een bedrijf als Boskalis is het belangrijk het terrein op een duurzame en milieuverantwoorde wijze te beheren door gebruik te maken van een gesloten systeem voor afvalstromen. Boskalis is dan ook een belangrijke partij binnen de Belangenvereniging Oosteind (BVO), betrokken bij het project duurzame revitalisering Oosteind.

Op het bedrijventerrein Oosteind in Papendrecht werken in totaal ongeveer 5700 mensen waarvan 1700 ambuland. Ongeveer 40% van de werknemers komt uit de Drechtsteden en dus wordt gestreefd naar een hoger openbaar vervoer gebruik (o.a door fast ferry verbinding) om de bereikbaarheid van het bedrijventerrein te verbeteren.

KETELHAVEN LANDELIJKE TOPLOCATIE BOUWNIJVERHEID

PAPENDRECHT - De gemeente Papendrecht behaalde in 2002 met de Ketelhaven, Oosteind/De Kooy een eerste plaats in de ranglijst van economische toplocaties op het gebied van bouwnijverheid. De ranglijst is opgesteld door Bureau Louter en het weekblad Elsevier en brengt de op economisch gebied meest florerende vierkante kilometer in Nederland op verschillende bedrijfsmatige activiteiten in beeld.

Deze notering is weliswaar vooral te danken aan een zeer groot bedrijf, Boskalis, maar ook bouwnijverheidbedrijven als Lingen Beton, Rietveld Bouw en Visser en Smit Hanab dragen bij aan de waarde van Oosteind.

Figuur 1.16 Bron: gemeente Papendrecht



Figuur 1.17 Terrein van Breko in Ketelhaven, Papendrecht
Bron: Breko BV

Breko

Voor Breko is de Ketelhaven (Oosteind) de locatie voor het (af)bouwen, onderhouden en repareren van schepen. Het familiebedrijf uit Papendrecht bestaat 30 jaar en heeft zich in de afgelopen jaren gemanifesteerd als een internationale trendsetter met de bouw van nieuwe generatie chemicaliëntankers (Compromis) en containerschepen (JOWI). Op het bedrijf werken 90 mensen waarvan het grootste deel op de 3 à 4 schepen die voor de kant liggen. Daarnaast lopen dagelijks bij pieken tussen de 200 en 300 mensen op de werf veelal onderaannemers (zoals elektriciens, timmerbedrijven, motorenleveranciers) uit de regio. Hierdoor is Breko veel ruimte kwijt voor parkeren op het eigen terrein. De bereikbaarheid van het bedrijf is een structureel knelpunt door de auto's van werknemers en tientallen leveranciers met goederen.

Een groter knelpunt is het gebrek aan ruimte (afmeerplaatsen aan het water) voor het kunnen bouwen en repareren van meer dan 4 schepen tegelijkertijd. Het huidige terrein voor de schepen is 140 meter bij 70 meter. De inefficiënte kade (waterkant loopt af) maakt de behandeling van nog een schip niet mogelijk. Breko kan in goed overleg met de buurbedrijven (o.a jachtwerf Slob) gebruik maken van de ruimte op het water. Uitbreiding op deze locatie voor het behandelen van meer schepen tegelijk is bijna niet mogelijk door het gebrek aan ruimte aan water. Wel is bij noodzakelijke uitbreiding in de toekomst het enige alternatief, mogelijk de bouw van een droogdok waardoor schepen uit het water op de kant worden behandeld.

Rederij T. Muller / Muller Zwaar Transport

Al meer dan 200 jaar is de familie Muller actief in de scheepvaart en heeft de stad Dordrecht als thuisbasis met haar centrale ligging op het kruispunt van vaarwegen. De dienstverlenende activiteiten van de Rederij voor de scheepvaart variëren van het met sleepboten assisteren van zeeschepen in Dordrecht en Moerdijk tot het assisteren van de binnenvaart bij koppelen van duwkonvoeien, verslepen van drijvend materieel en de verhuur van diverse pontons. De activiteit van de sleepdienst zijn voornamelijk in de havengebieden van Dordrecht/ Moerdijk en het Rotterdamse havengebied. Sinds 20 jaar heeft Muller met Zwaar Transport zich ook gericht op het vervoeren van bijzondere lading (een Nederlandse specialiteit in het transport over water). Het gaat vooral om zwaar materieel en objecten die over land niet te vervoeren zijn, bijvoorbeeld Heerema objecten en scheepscasco's. De bijzondere transporten worden in geheel Europa uitgevoerd. Muller heeft de beschikking over 3 eigen zeeslepers en zeegaande pontons, zodat ook de werkzaamheden via zee uitgevoerd kunnen worden. Muller is een gerenommeerde naam in deze wereld mede door de clustering van scheepvaart gerelateerde activiteiten en zakelijke relaties tussen partijen. Het bedrijf heeft 40 mensen in dienst met een flexibele en servicegerichte instelling die continu beschikbaar dienen te zijn. Muller heeft 12 sleepboten en 8 pontons, die voor een deel liggen in de Riedijkshaven en verder verspreid zijn over diverse ligplaatsen in de stad. Muller heeft een eigen terrein aan de 1^e Merwedehaven in Dordrecht waar de pontons en zwaar hulpmaterieel liggen. Knelpunt is dat het moeilijker wordt goede locaties te vinden voor de steeds grotere schepen en pontons. Door de verwevenheid van stad en haven is het moeilijker voorzieningen te onderhouden voor de schepen en hun schippers aan de kades en de 'hinder' die mensen ondervinden van de scheepsbewegingen.

Ontwikkelingsvisie Shipping Valley

- Shortsea/ binnenvaartterminal (voor containers en neobulk) in Dordtse Zeehaven (kade is gereed)
- Businesspark Drechtsteden (Dordtse Kil, voorbereiding fase 3)
- Cluster scheepsbouw en scheepsreparatie (ontwikkeling nieuwe locatie voor cluster)
- Herstructurering van natte bedrijventerreinen in de regio (Oostind en Groote Lindt)
- Kenniscentrum Shipping Valley

Figuur 1.18



Figuur 1.19 Toekomstige ontwikkeling terminal in Zeehavengebied Dordrecht
Bron: Ontwikkelingsvisie Shipping Valley, Bestuurlijk Overleg SEP Drechtsteden

Kortom, de sterke regionale verbondenheid van de bedrijven in de Drechtsteden en de clustering van activiteiten leidt tot een regionale structuur van werkgelegenheid verspreid over diverse sectoren in relatie tot scheepsbewegingen en de ligging aan het water. Een stad met een haven als Dordrecht en Papendrecht is en zal altijd een aantrekkelijke vestigingsplaats voor talrijke bedrijven zijn.

1.6 Visie Drechtsteden op benutten economische potenties

De zeven gemeenten in de Drechtsteden werken samen aan een nadrukkelijker profilering van de regio als een aantrekkelijk gebied voor wonen, werken en recreëren. Daarvoor is in 2000 in nauwe samenwerking met bedrijfsleven en overheden (Kamer van Koophandel Rotterdam en Provincie Zuid-Holland) het Strategisch Economisch Profiel Drechtsteden (SEP) opgesteld. Het SEP omvat een regionaal-economisch programma van activiteiten met ambities en doelen voor sectoren die nieuwe economische groei kunnen realiseren. Een van die sectoren is het zogenaamde 'natte cluster', ofwel Shipping Valley waarmee de sterke samenhang van het cluster wordt benadrukt. Zoals aangegeven is het kenmerk van Shipping Valley de onderlinge verwevenheid en ruimtelijke concentratie van bedrijven en activiteiten op aan het water gelegen bedrijventerreinen. De Drechtsteden hebben een zeer gunstige ligging aan alle vervoerassen en met de ligging in de driehoek de mainport Rotterdam, mainport Antwerpen en West-Brabant een goede aansluiting op nationale en Europese netwerken van vervoer. De ladingstromen die via water, weg en spoor langs Dordrecht en de andere gemeenten in de regio komen, hebben geleid tot de ontwikkeling van het natte cluster maar nog niet tot de ontwikkeling van een knooppunt. Door een 'station' voor de aan- en afvoer van stukgoederen te ontwikkelen in de Drechtsteden het regionale bedrijfsleven toegang op de logistieke netwerken.

Shipping Valley speelt in op de nieuwe kansen in de markt waarbij de ligging aan het water en in de nabijheid van afzetmarkten en mainports van strategische betekenis is. De groei van de binnenvaart en kustvaart in het vervoer van containers (met halffabrikaten en consumentenproducten) en neobulk (vervoer van pallets, big bags, rollen papier of staal en small units) bieden kansen voor de ontwikkeling van een knooppunt met een container/neobulkterminal. De multipurposeterminal is een opstappunt voor het regionale bedrijfsleven in het vervoer van goederen via water en spoor. Uitgangspunt is het ontwikkelen van veel bedrijvigheid met toegevoegde waarde (zoals distributiecentra bijv in de retail en agro) rond de terminal zodat de terminal geen volumeknoop maar een waardeknop wordt voor het regionale bedrijfsleven.

Voor de ontwikkeling van het knooppunt is samenwerking en afstemming met het bedrijfsleven en het havenbedrijf Rotterdam en Moerdijk belangrijk. De Drechtsteden zullen enerzijds concurreren met deze havengebieden maar vooral ook inspelen op de markt en een eigen positie in de veranderende markt ontwikkelen. Zowel voor bestaande als nieuwe bedrijvigheid kan Drechtsteden ruimte en faciliteiten bieden die aansluiten bij de logistieke en vestigingswensen van bedrijven actief in groeimarkten.

Voor de haven van Rotterdam is Drechtsteden een strategische locatie waarmee in nauwe samenwerking goederenstromen gebundeld kunnen worden via water en zee waardoor de

infrastructuur in de regio minder belast wordt. Verdere schaalvergroting van stromen en schepen leidt eveneens tot een betere en efficiëntere afhandeling in de zeehavens. Tevens biedt de ontwikkeling van het Businesspark mogelijkheden om meer intercontinentale lading via Rotterdam met haar wereldwijde netwerk van lijndiensten te verschepen. Drechtsteden is met de toekomstige terminal een van de strategische locaties in het achterland die passen in de netwerkstructuur van de mainport Rotterdam.

Voor de economische ontwikkeling van de Drechtsteden en zuidvleugel van de Randstad is draagvlak onder de individuele gemeenten, bedrijven en provincie zeer belangrijk. Door de regionale aanpak en het bestuurlijke draagvlak spreekt Drechtsteden met één stem en geeft ook meer mogelijkheden voor het verkrijgen van financiële bijdragen. De provincie Zuid-Holland geeft in haar Ruimtelijke Structuurvisie 2020 aan dat de Drechtsteden een belangrijke regio zijn voor het benutten van de economische potenties. Met het ondersteunen bij de herstructurering van bedrijventerreinen (in het kader van Duurzame Economische Ruimte) zoals Oosteind en Grootte Lindt en de aanleg van nieuwe terreinen zoals Dordtse Kil draagt de provincie bij aan het versteken van het vestigingsklimaat. Door het investeren in terreinen en faciliteiten kunnen bestaande bedrijven aan de regio worden gebonden en nieuwe bedrijven worden binnengehaald waarmee een nieuwe dimensie aan de regionale economie kan worden gegeven. De Regionale Ontwikkelings Maatschappij Drechtsteden (ROM-D) werkt aan de gezamenlijke ontwikkeling van bedrijventerreinen in de regio.

Knelpunten

Voor de regio is naast het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid ook het behouden en bieden van kansen aan bestaande bedrijven een belangrijk speerpunt. Met name bedrijven in de scheepsbouw- en onderhoud kunnen op de huidige locatie niet of nauwelijks meer uitbreiden. Onderdeel van Shipping Valley is het verplaatsen van deze scheepswerven binnen de regio en te vestigen in de directe omgeving van elkaar. Door clustering van bedrijven kan een versterking van activiteiten plaatsvinden. Tevens is het voor onderaannemers aantrekkelijk zich in de nabijheid te vestigen waardoor het cluster van scheepswerf activiteiten in de Drechtsteden wordt versterkt.

De regio is op zoek naar alternatieve locaties of werkt via herstructurering van bedrijventerreinen aan ruimte voor uitbreiding. Aangezien bijna de helft van de aan het water gelegen bedrijventerreinen wordt gebruikt voor droog gebruik (niet-havengebonden activiteiten) of niet in gebruik is biedt deze ruimte mogelijk kansen voor bestaande bedrijven. Een groot deel van de terreinen zijn eigendom van de bedrijven waardoor de gemeenten geen greep hebben indien de terreinen een nieuwe bestemming passend in het bestemmingsplan kunnen krijgen. Bovendien is een deel van de bedrijventerreinen (zoals het Zeehavengebied) een gezoneerd industrieterrein, waardoor uitbreidingsplannen en de vestiging van nieuwe bedrijven onder druk komt te staan door het tekort aan geluidsruimte. Een groot deel van de terreinen aan het water gelegen die niet in gebruik zijn, worden door de gemeenten ontwikkeld voor het bouwen van woningen aan het water.

<p>Strenghts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Groot aantal arbeidsplaatsen aan de binnenhavens in Drechtsteden • Ligging op kruispunt van vaarwegen • Oppervlakte natte terreinen • Historisch gegroeide relaties nat bedrijvencluster • Scheepvaartgebonden activiteiten 	<p>Weaknesses</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beperkte relatie van binnenhavens met regionale bedrijven • Logistieke (overslag)activiteiten onvoldoende ontwikkeld • Beperkte uitbreidingsmogelijkheden bestaande bedrijven • Ruimtelijk kwaliteit en uitstraling • Weginfrastructuur regio
<p>Opportunities</p> <ul style="list-style-type: none"> • Draagvlak bestuurders en bedrijven voor Shipping Valley • Revitalisering bedrijventerreinen (efficiënter grondgebruik) • Shortsea/ binnenvaartterminal • Businesspark • Netwerk ontwikkeling havens 	<p>Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeente heeft geen greep op ontwikkeling bedrijventerreinen (geen eigenaar en gezoneerd terrein met beperkt geluidsruimte) • Tekort aan ruimte natte en droge terreinen voor o.a. verplaatsing • Concurrentie markt Azië en Oost-Europa scheepsactiviteiten • Financiering herplaatsing bedrijven • Onderhoud en beheer havens

Figuur 1.20 SWOT analyse

Per saldo wordt in de regio gewerkt aan de transformatie van bedrijventerreinen tot andere functies met name woningbouw. De gemeenten hebben ongeveer 96 hectare aan potentiële woningbouwlocaties aangegeven. Belangrijk is dat voor de ontwikkeling van Shipping Valley als speerpunt van economisch beleid ook in de toekomst voldoende ruimte aan water beschikbaar is voor nieuwe economische activiteiten. Tevens is het belangrijk voor de regio dat op een aantal locaties aan het water ook woningbouw gerealiseerd kan worden dat past in de ruimtelijk-economische visie op de regio. Een regionale benadering voor werken en wonen op geconcentreerde locaties is gewenst om verschillen in ruimtelijke claims en versnippering van activiteiten te voorkomen.

In de afgelopen jaren worden de bestaande bedrijventerreinen steeds meer ingeklemd tussen rivier en woningbouw. De woonfunctie heeft zich ontwikkeld tot aan de randen van het industrieterrein waardoor woon- en industriefunctie elkaar beperken in uitbreidingsmogelijkheden en bewoners worden geconfronteerd met bedrijvigheid en mogelijke geluid, milieu en verkeers hinder. In de Drechtsteden wordt in afstemming met bewoners, bedrijven en gemeente getracht bedrijventerreinen te herstructureren waarbij op duurzame wijze de beide functies beter op elkaar worden afgestemd (parkmanagement). Een probleem dat de Drechtsteden onderscheid van andere regio's is het gebruik van ruimte op het water voor de opslag van materieel en het aanmeren van schepen. Door het verdwijnen van locaties aan het water, strengere milieuwetgeving en toename van woninglocaties aan het water worden locaties schaarser. Bovendien wordt door de schaalvergroting in de scheepvaart ook hogere eisen gesteld aan de kadevoorzieningen.

Kortom het ontwikkelen van Shipping Valley is een continu proces van het aanpakken van nieuwe uitdagingen en benutten van nieuwe kansen voor het regionale bedrijfsleven als het verder duurzaam ontwikkelen van bedrijventerreinen aan het water in samenhang met de betrokken partijen. Drechtsteden als een voorbeeldregio voor het clusteren van bestaande en nieuwe bedrijvigheid in relatie tot het water als infrastructurele drager en de binnenhavens als knooppuntfaciliteit.

BIJLAGE ECONOMISCHE BETEKENIS MARITIEME CLUSTER

Economische betekenis maritieme cluster Drechtsteden

Bron: Policy Research, maart 2004

Sector	Werkgelegenheid aantal arbeidsplaatsen	Toegevoegde waarde in mln euro
waterbouw	3600	410
scheepsbouw	1450	80
maritieme toeleveranciers	2050	125
subtotaal	7100	615
zeevaart	300	45
offshore	300	15
binnenvaart	1650	100
zeehavens	150	10
maritieme dienstverlening	350	25
subtotaal	2750	195
Totaal	9850	810

