

MEMO

Aan PO / Stuurgroep Ruimte voor Banen
Van Hilbert de Jong
Datum 27 maart 2025
Betreft Economisch profiel 2^e en 3^e Merwedehaven

1. Aanleiding

Door de verplaatsing van recyclingbedrijf Peute in 2023 is nieuwe vestigingsruimte ontstaan in de 2^e Merwedehaven. Namens de gemeente is ROM-D aan zet voor de herontwikkeling en uitgifte.

Met de aankoop van de 3^e Merwedehaven eind 2024 heeft de gemeente ook hier een waardevolle oeverlocatie in bezit, uit te geven voor watergebonden bedrijvigheid.

Voor de gronduitgifte en ontwikkeling van beide locaties wordt in dit memo het economisch profiel gespecificeerd.

2. Context 2^e Merwedehaven

De 2^e Merwedehaven kent met Dolderman, Merwetank, Bolier, Van Aalst en De Groot een watergebonden gebruik, voornamelijk gericht op de binnenvaartsector. Peute maakte als afvalrecyclingbedrijf geen gebruik van de kademogelijkheden ter plaatse, maar had wel veel wegvervoer. De omvang van het Peute-perceel is ca. 5,4ha en heeft een eigen kade. Aangrenzend zijn enkele bedrijven gesitueerd met aflopende erfpachtcontracten – bedrijvigheid met weinig toegevoegde waarde voor het maritieme cluster – en enkele bedrijfswoningen.

3. Context 3^e Merwedehaven

Eind jaren '60 is door de gemeente Sliedrecht de 3^e Merwedehaven aangelegd, welke als gevolg van een gemeentelijke herindeling sinds 1970 binnen de gemeente Dordrecht valt. Tegen de verwachting in was er toentertijd bij het bedrijfsleven weinig animo zich te vestigen in de nieuw ontwikkelde haven. Eind jaren '70 zocht de Provincie Zuid-Holland naar een geschikte locatie voor een afvalberging en eind jaren '80 sloot de Provincie hiervoor een convenant met de gemeente Dordrecht. Sinds 1 januari 2013 is de stort van de afvalstoffen gestopt.

De nu aangekochte grond beslaat het gebied grenzend aan de gesloten stortplaats, met een omvang van 3,8ha, met een eigen kade en insteekhaven met een lengte van 475 meter en is bij uitstek geschikt voor watergebonden activiteiten. Ook het ruimtelijk kader faciliteert een watergebonden, industriële activiteiten met een hoge milieucategorie.

4. Context Merwedehavens stadsbreed en regionaal

In Dordrecht hebben we twee grote werkgebieden: de Westelijke Dordtse Oever en de Merwedehavens. Daarbinnen zijn de zeehaven en de Merwedehavens de locaties voor watergebonden bedrijvigheid. De zeehaven richt zich op een profiel voor op- en overslag, haven-gerelateerde industrie inclusief maritieme dienstverlening en maritieme functies in verbinding met de droge terreinen op de WDO. De Merwedehavens kenmerken zich

daarentegen als onderdeel van het regionale binnenvaartcluster, met de prominente aanwezigheid van o.a. Kooiman en Dolderman. Regionaal werken we aan de versterking van de maritieme maakindustrie, o.a. middels het Refit-cluster voor verduurzaming van de binnenvaart en een fieldlab voor smart shipping. De meest aangewezen Dordtse locatie voor deze regionale inzet op het binnenvaartcluster is de Merwedehavens. Waar we voor het fieldlab nu kijken naar de mogelijkheden in de 3^e Merwedehaven, zou de 2^e Merwedehaven de eventuele ruimtevraag van de [Refit-alliantie](#) en "Werf van de Toekomst" kunnen accommoderen.

De [Sectoragenda Maritieme Maakindustrie](#) verdeelt het maritieme cluster in tien sectoren, zie figuur.



Figuur 1. Overzicht subsectoren maritieme sector

Voor de Merwedehavens zijn de sectoren scheepsbouw (nieuwbouw en scheepsreparatie), wellicht kleine jachtbouw meest relevant, beide watergebonden maritieme maakindustrie. Dit sluit ook aan bij het regionale profiel zoals omschreven in de Sectoragenda voor de Drechtsteden:

Regio	Activiteiten	Schepen	Kenmerken
Rotterdam Drechtsteden	Nieuwbouw / Onderhoud / reparatie / retrofit / maritieme toeleveranciers	Baggerschepen, offshoreschepen, superjachten, kustvaart, werkschepen, binnenvaart, schepen voor overheidstaken, ferry's, maritieme toeleveranciers	Rotterdam en Drechtsteden zijn twee belangrijke clusters. De activiteiten in deze regio lopen in elkaar over en versterken elkaar. Vrijwel alle facetten van de maritieme maakindustrie zijn hier te vinden. Clusters van wereldformaat. Breed palet aan werven, toeleveranciers en dienstverleners. Ruimtelijke ordening knelt. Baggerscheepsbouw (belangrijke pijler) staat onder druk.

Het toevoegen van maritieme maakbedrijven op de Merwedehavens versterkt niet alleen het regionale maritieme bedrijvencluster, maar sluit ook aan op het onderwijsaanbod wat

we samen met de sector hebben ingericht, zoals het Associate Degree traject Engineering van de Dordrecht Academy, het project Zero Emission Dredging Hub ([ZED Hub](#)) met studenten vanuit Hoger Onderwijs Drechtsteden via Career Boost, en de diverse MBO-techniekopleidingen van Da Vinci op het Leerpark op het gebied van Engineering & Mechatronica, Engine Technology, Metaal & Procestechiek, Smart Technology en Werktuigbouwkundige Installaties.

De Merwedehavens zijn gelegen in het stadsdeel "De Staart", waarbij de 1^e en 2^e Merwedehaven direct grenzen aan het woongebied en de 3^e Merwedehaven aan het Nationaal Park De Biesbosch. De Merwedehavens worden via de weg ontsloten op de verkeersaders die ook de noordelijke hoofdontsluiting van de stad op de N3 zijn. Mede om deze reden was de uitplaatsing van Peute, met veel transportbewegingen over de weg, van belang en is het voor toekomstige invulling in de 2^e en 3^e Merwedehaven ook wenselijk dat geen grote verkeersgeneratie plaatsvindt.

Ten slotte is er vanuit landelijke en provinciale agenda's een streven naar het benutten van watergebonden (HMC-)locaties voor circulaire economie. In de praktijk gaat dit primair uit van de multimodale overslag van grondstoffen - in feite wat Peute al deed in de 2^e Merwedehaven, zij het zonder kadegebruik. Hoewel deze vorm van circulaire economie zeer waardevol is, is dit qua profiel passender in bijv. de zeehaven. Bovendien is de duurzame ombouw van binnenvaartschepen ook een vorm van circulaire economie, namelijk in de categorie *reuse/remanufacturing* (vgl. [R-ladder PBL](#)).

5. Ontwikkelopties 2^e Merwedehaven

In 2022 heeft Port Solutions Rotterdam (PSR) in opdracht van gemeente Dordrecht een adviesrapport opgesteld met een onderbouwd uitgifteprofiel voor de Peute-locatie (zie bijlage). Hierin wordt benoemd, dat de kern van de marktvraag is gelegen in vraag naar watergeboden locaties hoofdzakelijk vanuit de maritieme maakindustrie. Er doet zich vraag voor naar verschillende kavelgroottes (900 m² tot 50.000 m²). Vanuit de marktvraag en locatie kwam PSR op enkele kansrijke invullingen voor de maritieme maakindustrie, evt. te combineren met circulaire economie.

Hierop voortbouwend en gerelateerd aan de Sectoragenda zien we voor de 2^e Merwedehaven een maritiem maakprofiel op scheepsbouw (nieuwbouw en scheepsreparatie) in samenhang met het regionale circulaire Refit-cluster voor de binnenvaart en de regionale inzet op emissievrij varen. Inzet is de versterking van het regionale maritieme maakcluster, waarin – zoals hierboven weergegeven – o.a. ook werkschepen en veerboten worden vervaardigd.

Aandachtspunten de ontwikkelruimte op de 2^e Merwedehaven zijn de nabijheid van de woonwijk aan de zuidkant, wat aan de zuidgrens van het perceel de maximale bouwhoogte en geluidsruimte inkadert.

6. Ontwikkelopties 3^e Merwedehaven

Vanuit het perspectief van stad en regio valt de 3^e Merwedehaven grotendeels in hetzelfde profiel als de 2^e Merwedehaven: een oeverlocatie in te zetten voor het maritieme cluster tussen Zwijndrecht en Gorinchem/Werkendam, vooral gericht op binnenvaart en maritieme maakindustrie. Deze lijn komt ook terug in de omgevingsvisie en het provinciaal omgevingsbeleid, specifiek waar het gaat om de ruimte voor watergebonden activiteiten met een specifieke focus op maritieme maakindustrie. In samenhang met de ontwikkeling van de 2^e Merwedehaven, biedt de 3^e Merwedehaven ruimtelijke kansen voor de ambities in de nationale sectoragenda maritieme maakindustrie en de regionale inzet op verduurzaming van de binnenvaart.

Hierbij valt niet alleen te denken aan maritieme maakindustrie, maar ook een hubfunctie voor bijv. binnenvaartschepen op waterstof of elektriciteit. Groen (duurzaam) varen zal steeds meer de norm worden; met (een deel van de) 3^e Merwedehaven kunnen we mogelijk anticiperen op

deze ontwikkeling, bijv. door ruimte te bieden aan een zijn wissel-laadstation voor batterij-elektrisch/-waterstof varen.

Mogelijke sturende specificatie van de 3^e Merwedehaven is de nazorgverplichting vanwege de onderliggende en naastgelegen voormalige afvalberging. Dit zou bijvoorbeeld beperkingen kunnen inhouden om de grond in te gaan, waardoor ingezet moet worden op activiteiten die geen zware fundering nodig hebben.

Ten slotte is ook het circulaire profiel kansrijk voor de 3^e Merwedehaven, vooral vanuit provinciaal en landelijk perspectief. Zowel in het Rotterdamse havenindustriële complex als in het “achterland” wordt gezocht naar oeverlocaties die ingezet kunnen worden voor de overslag t.b.v. de grondstoffentransitie. Vanuit lokaal en regionaal perspectief lijkt dit echter een laagwaardige benutting, mogelijk met veel verkeersbewegingen over de Baanhoekweg/N3 en met weinig voordelen voor clusterversterking. Dit in tegenstelling tot bovengenoemde opties die het regionaal maritieme maak- en binnenvaartcluster kunnen versterken.

7. Conclusie

Als profiel voor de 2^e Merwedehaven is positionering in het maritieme maakcluster meest passend. Meer specifiek is dan het binnenvaartcluster logisch, met bijzondere aandacht voor refit-activiteiten, mits hier ook voldoende ruimtevraag blijkt. Als dat minder het geval is, kan ook een bredere versterking van het maritieme cluster overwogen worden, bijv. door maritieme maakindustrie in de jachtbouw, mits dit daadwerkelijk verbindingen krijgt in het lokale maritieme maakcluster (en niet een losstaand afbouwbedrijf). Ten slotte is het van belang dat het profiel van de 2^e Merwedehaven wordt versterkt in samenhang met de ontwikkeling van de andere twee Merwedehavens en de (her)ontwikkeling van de maritieme werklocaties elders in Dordrecht (WDO incl. zeehaven) en regio. Hierbij valt ook te denken aan verplaatsing van bijv. watergebonden bedrijven die elders in de regio langs de Merwede niet meer passen, maar wel voor het regionaal cluster behoudenswaardig zijn.

De 3^e Merwedehaven biedt idealiter ruimte voor een maritiem cluster (refit-alliantie), evt. in combinatie met een hubfunctie voor de regionale inzet op verduurzaming van de binnenvaart.