



IMPLE MENTAT IEPLAN

Nieuwe Haven

Arnhem 22 februari 2022



GEMEENTE

Arnhem

Implementatieplan Nieuwe Haven

Inhoud

Implementatieplan Nieuwe Haven	1
1. De opgave	2
1.1. Aanpak implementatieplan	2
2. Ambities	4
2.1. Situatie, trends en gekozen profiel voor de Nieuwe Haven	4
2.2. Energiesector	4
2.3. Maritieme Maakindustrie	6
2.4. Emissieloze lastmile.....	7
3. Inspanningen om de ambities te realiseren: uitvoeringsagenda	9
3.1. Korte termijn (tot 2024)	10
3.2. Middellange termijn (tot 2030)	11
3.3. Lange termijn (tot 2040)	12
4. De volgende stap.....	13
4.1. Organisatie	13
Bijlage 1: Visie op de Nieuwe Haven	15
Bijlage 2: Ontwikkelvisie Spoorzone Arnhem Oost	16
Bijlage 3: voorontwerp Omgevingsvisie.....	17
Bijlage 4 : Groene Metropoolregio.....	18
Bijlage 5 : Uitvoeringsagenda	19

1. De opgave

Op 8 juli 2020 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Visie Nieuwe Haven. Hiermee is de koers bepaald voor de toekomst van de Nieuwe Haven in Arnhem, namelijk een bedrijfshaven. Het opstellen van het implementatieplan is hierop het vervolg om te komen tot planvorming over hoe deze haven op de korte, middellange en lange termijn optimaal kan functioneren in termen van werkgelegenheid, duurzaamheid en circulariteit.

Centraal staat de vraag: Welke inspanningen op ruimtelijke, financiële, economische en juridische aspecten zijn wanneer nodig om in 2040 een goed functionerende bedrijfshaven te hebben waar we het potentieel zo optimaal mogelijk benutten, ook in termen van werkgelegenheid? Rekening houdend met de amendementen en moties die de raad heeft aangenomen bij besluitvorming.

Het implementatieplan moet passen bij de ontwikkelvisie van Spoorzone Arnhem Oost en de (voorontwerp) Omgevingsvisie (zie bijlagen 1, 2 en 3). En de belanghebbenden moeten onderdeel zijn van het vervolg.

1.1. Aanpak implementatieplan

Na vaststellen van de visie op de Nieuwe Haven (8 juli 2020) is de projectleider gestart met als doel om een implementatieplan voor de bedrijfshaven te maken met daarin een strategie en uitvoeringsagenda voor de korte, middellange en lange termijn. Om hiertoe te komen zijn veel individuele gesprekken gevoerd met belanghebbenden en organisaties in en rond het gebied om zo wensen, behoeften en aandachtspunten op tafel te krijgen. Deze input maakte inzichtelijk dat er ook tegengestelde wensen en behoeften leven in dit gebied, waar niet direct een keuze in te maken is zonder verdere verkenning van bepaalde onderwerpen.

Vanuit de Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen (StAB) is een nieuwe Bedrijvencontactgroep opgericht speciaal voor ondernemers in de Nieuwe Haven. Met dit overlegorgaan is periodiek contact over korte termijn wensen en behoeften en zaken die wenselijk zijn voor de langere termijn.

Omdat de Nieuwe Haven in een gebied valt waar omheen op dit moment ook veel ontwikkelingen gaande zijn dan wel perspectieven ontwikkeld worden, is afstemming op deze trajecten en met stakeholders in het bredere gebied cruciaal. Denk aan ontwikkelingen als Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost. Industripark Kleefse Waard (IPKW) werkt samen met de gemeente aan een ambitiedocument voor het terrein waarin men nadrukkelijk kijkt naar samenwerking buiten de feitelijke grenzen van het terrein. Om deze afstemming goed te laten verlopen en de stakeholders ook mee te nemen in de andere ontwikkelingen die gaande zijn, is vlak voor de zomer van 2021 een projectgroep Nieuwe Haven opgericht bestaande uit vertegenwoordiging van StAB, IPKW, provincie Gelderland, Aqualink en gemeente Arnhem. Deze projectgroep heeft een verdiepingsslag gemaakt op de reeds gedane verkenning en focus aangebracht om zo te komen tot een (gezamenlijk) implementatieplan voor de Nieuwe Haven.

De ambities (H2) voor de haven zijn bepaald in een interactief proces met de ondernemers. Het onderzoek naar de economische potentie van de haven geeft aan wat zwakke en sterke punten van de haven zijn en welke kansen en bedreigingen er zijn. In een aantal gesprekken met de ondernemers

zijn deze sterke en zwakke punten verder aangescherpt en is verkend welke inspanningen geleverd zouden moeten worden om de situatie op korte termijn te verbeteren. Op basis hiervan zijn de ambities voor de Nieuwe Haven bepaald en is vastgesteld welke inspanningen (H3) gedaan moeten worden om de situatie te verbeteren en om de ambities te realiseren.

2. Ambities

2.1. Situatie, trends en gekozen profiel voor de Nieuwe Haven

De Nieuwe Haven is toegankelijk voor schepen tot 135 meter lengte (klasse V CEMT/M9 RWS). Port Solutions Rotterdam heeft een onderzoek gedaan naar trends en ontwikkelingen van belang voor de Nieuwe Haven¹. Volgens de methodiek van de Binnenhavenmonitor (Erasmus UPT, 2019) kan de Nieuwe Haven gekenmerkt worden als een industriehaven. Het kenmerk van een industriehaven is het gebruik van de haven door een of meerdere dominante doorgaans zware industriebedrijven. Een industriehaven is nauw verbonden met de vestiging van industrie op het bedrijventerrein. Dat is het geval in Arnhem met vestigingen van o.a. Shell, Dyckerhoff Basal en K3 Delta. De overslag die plaatsvindt in Arnhem is die van minerale oliën (Shell) en grondstoffen voor de bouw (zand en grind) (Dyckerhoff Basal BV en K3 Delta). Per jaar wordt er zo'n 1,5 miljoen ton aan olieproducten gelost en circa 150.000 ton per jaar zand en grind overgeslagen (Erasmus UPT, 2019).

Daarnaast is er een cluster van bedrijven in de maritieme maakindustrie gevestigd in de Nieuwe Haven. Dit zijn bedrijven zoals Pasman, Helldörfer, Misti, Open Shipyard, Kees van Drie scheepsreparatie, Scheepswerkerij De Hoop en Silmark.

In het rapport "De economische potentie van CleanPort Arnhem" wordt aan de hand van een SWOT-analyse en trends een toekomstscenario voor Arnhem geschetst. Het is gebaseerd op een bovengemiddelde economische groei in combinatie met een snelle energietransitie.

De haven is een belangrijke faciliteit voor de bedrijven van de werklocaties in Arnhem en de Groene Metropoolregio (zie bijlage 4). Als ambitie voor de Nieuwe Haven kiezen we ervoor om de kansen voor samenwerking op het gebied van hernieuwbare energie, maritieme industrie en circulariteit te benutten. Daarmee kunnen de activiteiten rondom de haven bijdragen aan een sterke duurzame en economische ontwikkeling van Arnhem en de regio.

Dit biedt weer mogelijkheden voor een nauwere samenwerking en betrokkenheid tussen bedrijven, onderwijsinstellingen en overheden. Belangrijk hiervoor is te ontdekken en te onderkennen dat er veel gemeenschappelijke belangen zijn, en dat samenwerking juist leidt tot een win/win-situatie.

Deze synergie voor de verschillende stakeholders moet de basis vormen voor energieke allianties. Een goede organisatiestructuur is hiervoor essentieel en versterkt de innovatie, praktijkervaringen en mogelijkheden op werkervaring en banen in een sterk en toekomstgericht economisch netwerk.

Dit alles doen we om met de Nieuwe Haven en alle hierbij betrokken bedrijven, bedrijfsverenigingen en organisaties bij te dragen aan de energietransitie, energiereductie, CO₂-reductie en aan het creëren van nieuwe werkgelegenheid.

Résumerend: de haven zorgt voor een versterking van de energiesector en de maritieme industrie voor Arnhem en omgeving. Daarbij past géén woonfunctie (woonboten) of recreatief gebruik.

2.2. Energiesector

Arnhem is een stad met Energie! Een stad met innovatieve en creatieve ondernemers, een krachtig MKB, toekomstig talent dat opgeleid wordt en ondernemende inwoners. Daarbij is Arnhem een stad met een goed woon-en leefklimaat door haar groene landschappelijke ligging, aantrekkelijke

¹ Port Solutions Rotterdam 2021; *De economische potentie van CleanPort Arnhem (het rapport is hier te vinden: [Economische Potentie van de haven | Haven Arnhem](#))*

binnenstad en korte verbindingen met de regio en de rest van het land. Dit draagt bij aan een sterk economisch klimaat. Een klimaat dat we verder willen uitbouwen en versterken, zoals is omschreven in de Economische Agenda.

In Arnhem en rondom de Nieuwe Haven is veel kennis en ervaring voor het opwekken en opslaan van duurzame energie zoals stroom en waterstof uit zon, wind, waterstroming en biomassa. Met het zonnepark en vier windturbines op de Koningspley Noord wordt hier straks ook duurzame energie opgewekt.

Het belang en de toepassing van deze technieken zullen alleen maar toenemen. De haven kan een toenemende rol spelen voor de overslag van duurzame brandstof (biobrandstoffen zoals biodiesel, biogas, bio-ethanol) voor zowel wegvervoer als scheepvaart. Maar ook kan hierbij worden gedacht aan het verwisselen van accupacks en waterstofpacks voor wegtransport en scheepvaart. Met de innovatiekracht die Arnhem kent, door de uitwisseling tussen de energiesector en de creatieve industrie, kan Arnhem zich richten op een haven waarin de scheepvaart klaar wordt gemaakt voor de toekomst

Onze ambities zijn:

- In 2040 is de Nieuwe Haven energieneutraal en draagt bij aan een energie neutrale stad. Het gebruik van fossiele brandstoffen zal sterk gereduceerd zijn;
- De Nieuwe Haven en zijn omgeving dragen bij aan de energietransitie. Het type bedrijvigheid rondom de Nieuwe Haven is watergebonden en levert producten of diensten die bijdragen aan de energietransitie;
- De Nieuwe Haven biedt de mogelijkheid om van energiesysteem te wisselen door van de fossiele brandstof af te stappen en de overstap te maken naar elektriciteit en (groene) waterstof;
- Een efficiëntieslag in de haven om te zorgen voor CO₂-reductie: bijvoorbeeld door het hergebruik van restwarmte, het gebruik van beschikbare groene energie en het delen van faciliteiten (kade, werf, werkkranen);
- Energiebesparing en CO₂-reductie door modal shift: in plaats van vervoer over de weg stappen we zoveel mogelijk over op vervoer over het water;
- De Nieuwe Haven wordt een belangrijke testomgeving voor door batterij en/of waterstof aangedreven vaartuigen/binnenvaart en de benodigde laad-/tankinfrastructuur. Dit sluit goed aan bij de ontwikkelingen die nu binnen Connectr lopen rondom het thema laadinfrastructuur (o.a. het Open Charge Lab, human capital programma) en op de grote aandacht die er nu en komende jaren gaat zijn voor heavy duty laadinfrastructuur voor transport en binnenvaart;
- De Nieuwe Haven en het IPKW dragen bij aan de ontwikkeling van decentrale energy hubs. Een ontwikkeling die erg belangrijk is om het probleem op het elektriciteitsnet op te lossen en de invoer van (grootschalige) opwek van duurzame energie weer mogelijk te maken. De Nieuwe Haven kan een belangrijke rol spelen voor afname en aanvoer van duurzame energie voor de maritieme sector;
- De haven biedt ook potentie om nieuwe bedrijven en netwerken die bezig zijn met duurzame scheepsvaart te verbinden aan het energy cluster op en nabij IPKW. Dit versterkt de regio en haar positie in de energietransitie.

Ter illustratie is een volgende doorontwikkeling denkbaar. In het kader van het EU-project CleanMobilEnergy heeft de gemeente Arnhem een batterij aangeschaft van 500 kWh. Deze batterij dient voor het opslaan van duurzame energie die straks door het zonnenveld en windpark wordt geproduceerd. De walstroomvoorzieningen in de Nieuwe Haven zijn aangesloten op deze batterij, evenals de autolaadpalen in Arnhem. HyMatters wil een electrolyzer aansluiten op het netwerk om pieken in de opwek te gebruiken voor het maken van waterstof. Het is denkbaar dat op deze wijze in het netwerk accupacks (stroom en waterstof) worden geladen en beschikbaar komen als energiebron voor schepen of vrachtverkeer. De haven wordt zo prominent onderdeel van een smart energy hub.



2.3. Maritieme Maakindustrie

Nu al is de maritieme sector sterk vertegenwoordigd door de aanwezigheid van scheepsbouwbedrijven en toeleverende bedrijven. Het gaat om ambachtelijke maritieme kennis op gebied van hout en staal maar ook veel innovatieve toepassingen voor de energie- en maritieme sector. De maritieme maakindustrie bestaat nu uit een relatief kleine groep specialisten die een essentiële en relatief grote markt bedient. De energietransitie in de binnenvaart komt in een stroomversnelling. Doordat het logisch en rationeel begint te worden vanwege stijgende gasolieprijzen en duurzame techniek gangbaarder wordt. Innovaties maken schepen steeds efficiënter. Arnhem kan een belangrijke rol spelen in de verduurzaming van de maritieme sector. Denk aan het ombouwen van cruiseschepen en vrachtschepen naar duurzame (emissie loze) aandrijving. In de verdere toekomst zullen scheepswerven aangepast worden aan de vergrote uniformiteit van schepen. Automatisering is door het gebrek aan specialisten een noodzaak. Opleidingen en innovatie zijn dus erg belangrijk.

Arnhem loopt voorop in de automotive - en energiesector. Op IPKW en de kenniscampus zijn veel innovatieve bedrijven in deze sector actief. HAN automotive en ROC bundelen hun kennis op gebied van automotive en leiden mensen op. Een betere connectie tussen bedrijven en organisaties maakt een bredere inzet en toepassing van de kennis mogelijk, maar is ook belangrijk om jongeren te motiveren te kiezen voor een opleiding voor de maritieme maakindustrie. Een samenwerking in de regio met bijvoorbeeld Marin, WUR en Universiteit Nijmegen versterkt de regionale positie.

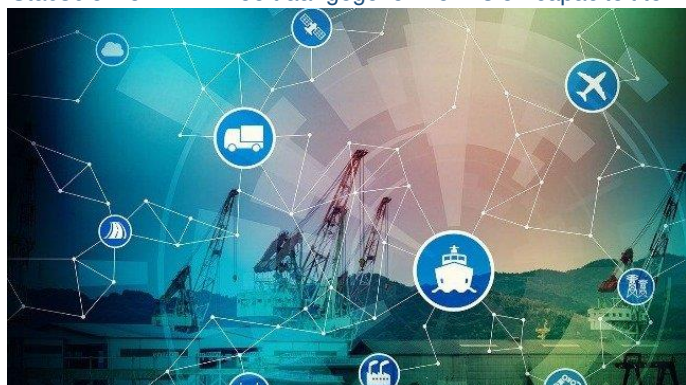
Onze ambities zijn:

- De Nieuwe Haven kan met versterking van de maritieme maaksector goed meehelpen in de energietransitie van schepen voor Nederland. Door zich te profileren als de upcycle hub van Oost-Nederland, wordt de haven van Arnhem een bestemming
- Het ombouwen of ontwikkelen van nieuwe duurzaam aangedreven vaartuigen kan worden versneld door bedrijven in de Nieuwe Haven, ondersteund door bedrijven van IPKW. Voor hen is de Nieuwe Haven de ideale proeftuin waardoor zij nog sneller kunnen opschalen en groeien. Dit is een goede aanvulling op de test/demo faciliteiten die er nu al op IPKW aanwezig zijn, zoals het Energy Demo Field gericht op het testen en demonstreren van energiesystemen voor op het land.
- Dn Nieuwe Haven richt zich op duurzame scheepvaart en is ook de ideale plek om mensen op te leiden. Zowel gericht op de techniek, als aanverwante opleidingen gericht op bijvoorbeeld

omgevingsmanagement en veiligheid. Ondersteun bestaande kennis en kunde en voeg nieuwe kennis toe in samenwerking met kennisinstellingen. Zorg voor werkgelegenheid en werkgelegenheid.

- In de Nieuwe Haven ontstaat een hybride leeromgeving. Door te focussen op de sectoren maritieme maakindustrie en energy ontstaat er een aantrekkelijke plek voor het MBO en HBO om hun studenten te laten leren en werken aan actuele en toekomstige vraagstukken uit de praktijk. En in de toekomst ook voor het WO (TU Delft).
- De Nieuwe Haven wordt, samen met IPKW, dé plek waar wordt gewerkt aan laad- en tankinfrastructuur en aan aandrijflijnen voor duurzaam aangedreven vaartuigen en voertuigen. Het vergroot daarmee de bijdrage aan de energietransitie. Het vergroot de positionering van Arnhem als Energie-stad in Europa en biedt kansen om gezamenlijk, met diverse stakeholders uit het ecosysteem, te blijven bouwen aan een onderscheidende positionering.
- Er is voldoende ruimte voor ontwikkeling van bestaande en vestiging van nieuwe bedrijven in de maritieme maakindustrie. Ruimte zowel fysiek op het water en aan de wal als ruimte in omgevingsimpact (ruimte om te ondernemen zonder de omgeving te hinderen). En behalve ruimte is ook samenwerking en het faciliteren van deze bedrijvigheid door juiste vergunningen, handhaving en begrip van de sector van belang.
- Koester de ondernemingen en de ondernemers die de drijvende kracht zijn van ideeën en uitvoering. Vaak zijn het één of enkele personen die “willing and able” zijn en de motivatie hebben om dat hier in Arnhem te willen doen.
- De infrastructuur van de Nieuwe Haven is op orde, zoals diepgang, afmeerpalen, damwanden, waterkering, wegen, elektra, glasvezel, water, riolering en dergelijke.
- Er is fysieke- en vergunningsruimte voor faciliteiten als droogdok/helling, hijskranen, werkplaatsen met stabiele vloeren en interne hef, hijs en transportmiddelen. Er zijn duidelijke regels over veiligheid en milieumaatregelen, in een actueel overzicht en met goed toezicht en management.

Ontwikkelingen in de scheepvaart gaan snel. Rivertech heeft het eerste green award passagiersschip. Dit is nu nog met diesel/ elektrische (ad blue) aandrijving. De meeste schepen hebben euro 6 motoren. Momenteel vinden ook de eerste ontwikkelingen met schepen op waterstof plaats. Met name de binnenvaart leent zich goed voor duurzame innovaties. De in Arnhem aanwezige kennis en maritieme maakbedrijven willen we hiervoor benutten en inzetten. Ter illustratie: de havendienst heeft behoefte aan een eigen patrouillevaartuig en er vaart een pontje tussen het centrum en Stadsblokken. HAN heeft aangegeven kennis en capaciteit te hebben om als studieobject een vaartuig om te willen bouwen zodat dit kan varen op waterstof. Het pontje en/of patrouillevaartuig lenen zich goed voor. Hiermee doen studenten ervaring op met nieuwe innovatieve techniek. Dit levert nieuwe arbeidskrachten op en kennis die door de maritieme bedrijven commercieel in de praktijk gebracht wordt.



2.4. Emissieloze lastmile

De haven biedt uitstekende mogelijkheden om bij te dragen aan de nog verder uit te werken opgave “circulaire regio” van de groene metropoolregio. In toenemende mate worden reststoffen hergebruikt, hier ter plaatse of elders. Vervoer van grondstoffen/reststoffen per schip is sowieso schoner (minder CO2 en fijnstof) en vermindert congestie. Chemische grondstoffen per schip vervoeren levert minder risico op dan via de weg. Speciale transporten gaan nu al per schip (bijvoorbeeld zware transformatoren). Dit kan verder worden uitgebreid.

De lastmile gaat straks via emissieloos transport naar de binnenstad en de werklocaties. Circulaire goederenstromen kunnen veel beter op elkaar worden afgestemd. Een grotere rol voor de haven in het multimodale systeem draagt bij aan de circulaire ambities.

Het gebruik van het spoor voor goederenvervoer is onwaarschijnlijk. De stamlijn naar het IPKW is door ProRail uit het hoofdrailnet gehaald waardoor instandhouding en gebruik op dit moment onmogelijk is. Maar ook omdat gemeente Arnhem niet meer goederentreinen, met soms gevaarlijke goederen, door de stad wenst gezien de (toenemende) woningbouw en omgeving van het spoor.

Het havengebied en omliggende bedrijvigheid zelf worden duurzamer en klimaatadaptiever ingericht. Het werkgebied maakt straks deel uit van een integraal bedrijvencluster met een smart grid en gedeeld facilitymanagement voor stoom, warmte, elektriciteit, waterstof (gas), drinkwater, afvalwater en restafval.

Onze ambities zijn:

- Meer overslag van speciaal transport en/of pallets;
- Overslag van ‘vloeibare’ bulkgoederen via gesloten overslagsystemen (leidingen);
- En geen containerterminal of grote distributiecentra.

Farmusol heeft dagelijkse ritten naar Nijmegen. Daarvoor zouden ze graag een waterstoftruck inzetten. Een emissieloze lijndienst naar Nijmegen en emissieloos transport door het centrum van Arnhem kan onderdeel worden van CleanMobility. Ook wil Farmusol een rol spelen in overslag van chemische producten per schip. Daarmee wordt vervoer over de weg vervangen door vervoer over water (schoner en veiliger). Maar ook pendeldiensten tussen Arnhem en Nijmegen per elektrische of waterstofscheppen ontlasten het wegennet en verbeteren de omgevingskwaliteit. In België heeft men op dit moment al een Pallet Shuttle Barge (PSB) varen, dit zijn twee kleinere schepen welke via de blue lines logistics varen (ZULU 1 en ZULU 2). Deze lijndienst is zeer succesvol voor vervoer van bouwmaterialen en materiaal voor onder andere popconcerten. De lastmile wordt met kleinere elektrische voertuigen verzorgd.

Zo kan de Nieuwe Haven een belangrijke rol spelen in het schoner maken van de stad en het ontlasten van de wegen in de regio. Deze modal shift van transport over de weg naar vervoer over water (scheppen op waterstof en elektrisch) genereert een zeer sterke milieuwinst. Een binnenvaartschip vervangt gemiddeld 140 vrachtwagens en reduceert ongeveer 50% CO2-uitstoot. En het gebied zelf draagt ook bij aan duurzaamheids- en klimaatdoelen.



3. Inspanningen om de ambities te realiseren: uitvoeringsagenda

De in dit plan verder uitgewerkte ambities geven richting aan de gewenste ontwikkeling van de Nieuwe Haven. De havenontwikkeling is niet alleen verweven met de ontwikkeling van Arnhem, de andere bedrijventerreinen en Spoorzone Arnhem, maar ook afhankelijk van conjunctuur, beschikbare middelen en politieke omstandigheden. De beschikbare ruimte is veelal bepalend voor de mogelijkheden om de gewenste ambities te realiseren. Zo komen we tot een indeling in korte termijn (tot 2024), middellange termijn (tot 2030) en lange termijn (tot 2040) waarbinnen we trachten de ambities te kunnen realiseren. Navolgend geven we een overzicht van de inspanningen die daarbij horen. We kiezen voor een strategie waarbij we de zwakke punten van de haven verbeteren en de sterke punten van de haven gebruiken om kansen te pakken.

Een zwak punt van de haven is op dit moment de positionering en branding van de haven in de regio en in het land. Door een gebrek aan profiel en zichtbaarheid worden kansen gemist. Door het profiel aan te scherpen naar energie- en maritieme sector en dit verder in gezamenlijkheid uit te dragen zal dit verbeteren. Inspanningen die daarbij horen hebben betrekking op branding, organisatie en samenwerking.

Om vitaler te worden is het nodig de infrastructuur en voorzieningen van de haven te verbeteren. Het gaat dan om de nautische veiligheid, maar ook verbetering van de uitstraling van de Nieuwe Haven, betere havenfaciliteiten, digitalisering van logistieke processen en een betere ruimtelijk samenhang met de omgeving.

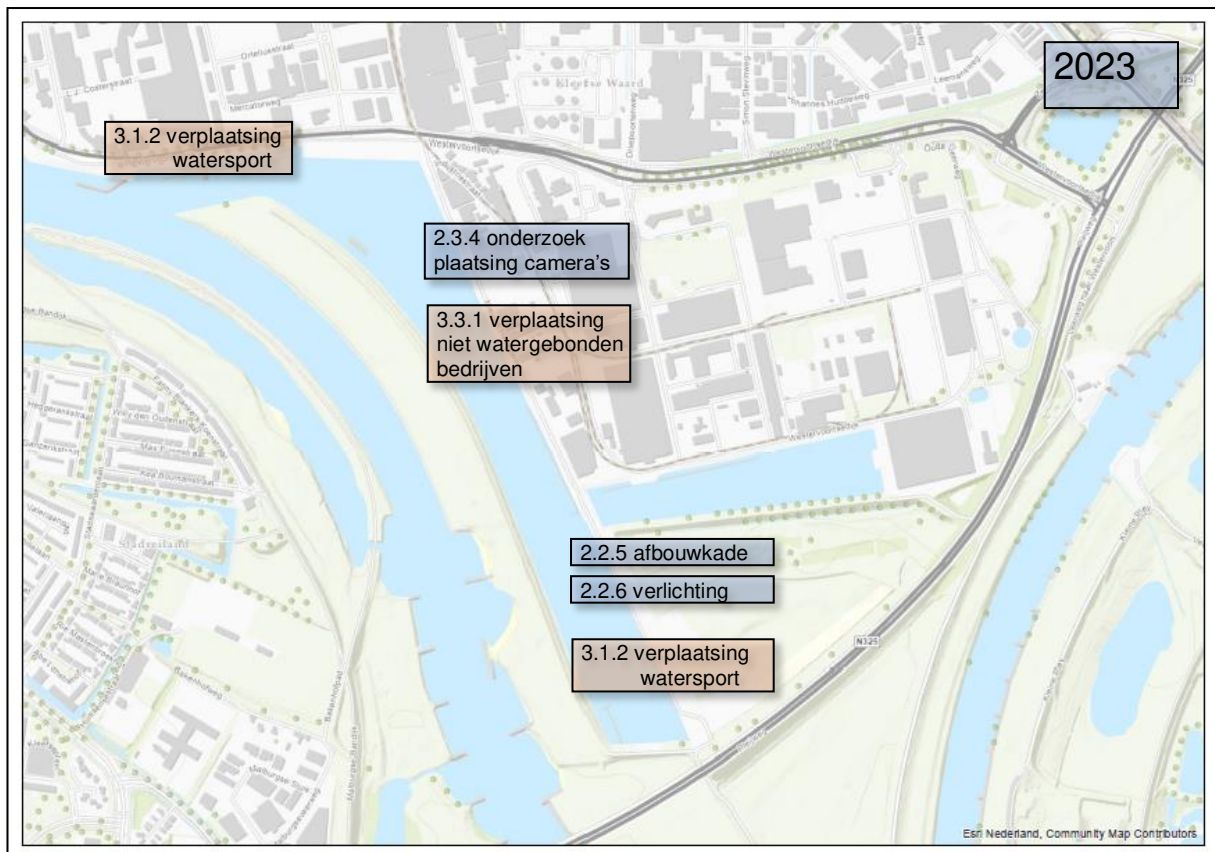
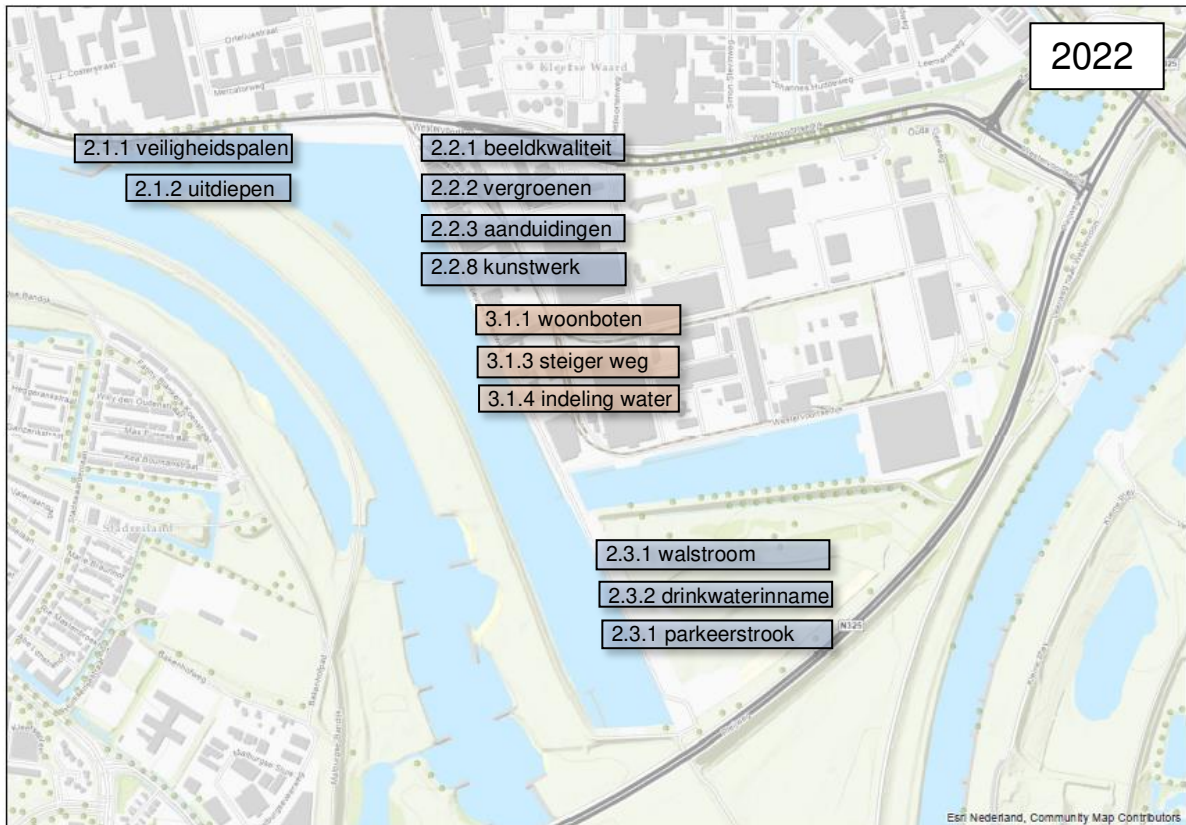
Een kwaliteit van de Nieuwe Haven is de potentiële ruimte voor watergebonden en waterverbonden bedrijvigheid in het gebied. Dit willen we uitbouwen. Dat doen we door ruimte op het water te creëren, door te onderzoeken of er bouwmogelijkheden zijn op het parkeerterrein aan de Westervoortsedijk en of de niet-watergebonden of niet-waterverbonden bedrijven op termijn op een andere plek kunnen ondernemen. Op de langere termijn onderzoeken we bouwmogelijkheden van Koningspley Noord. Bij dit andere gebruik zullen dan ook de ruimtelijk juridische kaders aangepast worden.

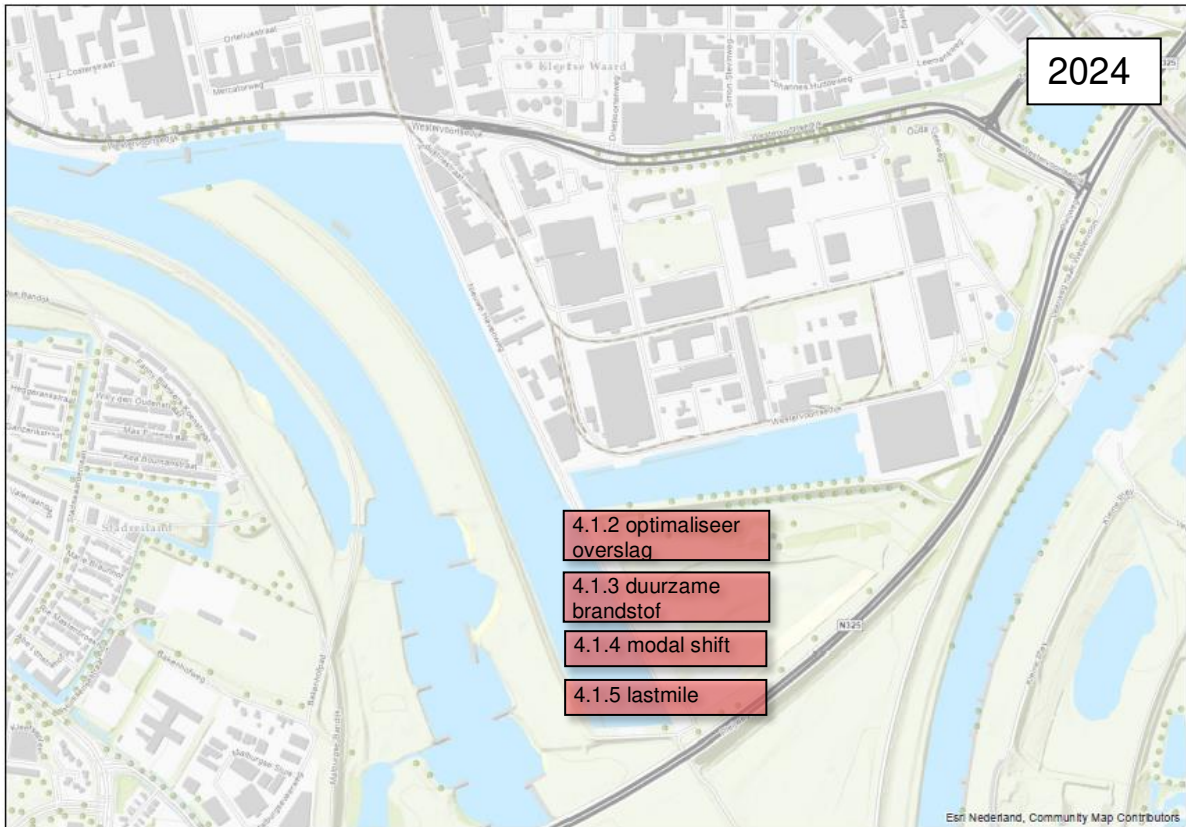
De publieke laad- en loskade heeft grote waarde voor de overslagfunctie van de haven. Het gebruik hiervan en wat er nog nodig is dit gebruik te stimuleren zal nog verder onderzocht worden.

In bijlage 5 is de uitvoeringsagenda opgenomen.

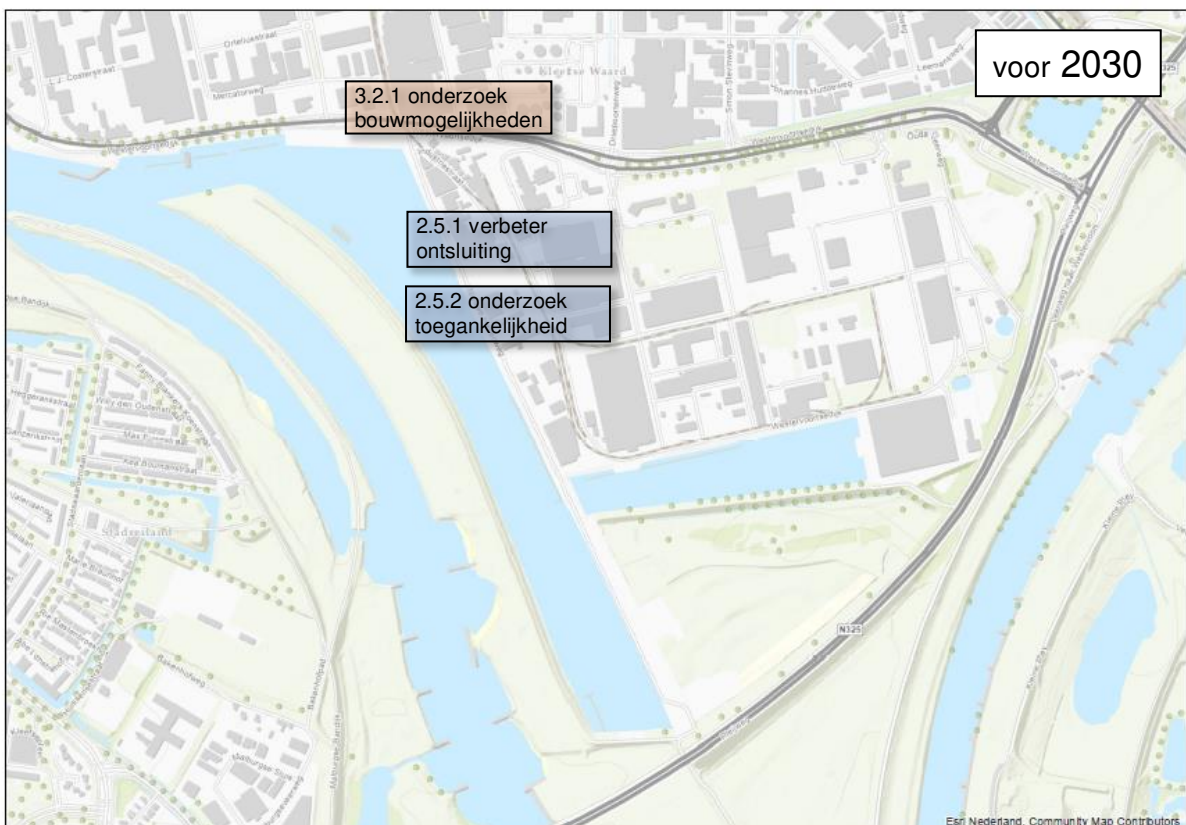
Voor de ruimtelijke aspecten en onderzoeken zijn hieronder kaartjes opgenomen met inspanningen die verwijzen naar de tabel.

3.1. Korte termijn (tot 2024)

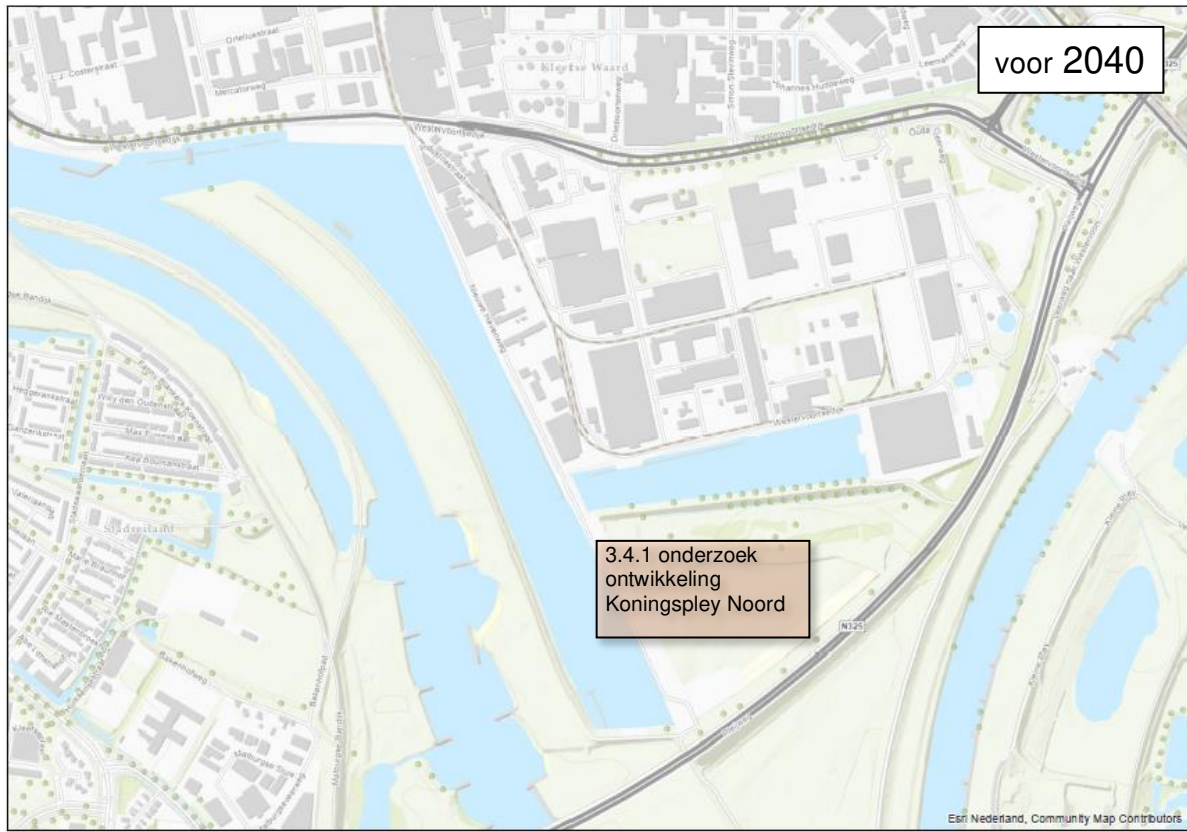




3.2. Middellange termijn (tot 2030)



3.3. Lange termijn (tot 2040)



4. De volgende stap

4.1. Organisatie

Aanstellen kwartiermaker

Een betere bundeling van de krachten van het bedrijfsleven, overheden en onderwijs versterkt de maritieme en energiesector. In een dergelijke organisatie voelen de aangesloten bedrijven, onderwijsinstellingen en overheden zich verbonden. Kijk daarbij verder dan de Nieuwe Haven maar betrek hierbij ook nabijgelegen (circulaire) activiteiten (watergebonden bedrijvigheid Putman, van Dalen en Parenco bijvoorbeeld).

De aangesloten leden dragen financieel bij aan een kwartiermaker die opkomt voor de gemeenschappelijke belangen en ontwikkeling van deze sector. Dit is iemand met kennis van scheepvaart, havens en ondernemen. Iemand die de wereld kent van zowel overheid als bedrijfsleven en die mandaat heeft om door te pakken. De belangrijkste functie is het behartigen van de belangen van aangesloten partijen, door het faciliteren en de regie te voeren op de verdere ontwikkeling van bedrijven, werkgelegenheid en passend onderwijs. En door te werken aan verdere verbondenheid en profilering, bijvoorbeeld door het organiseren van havenbijeenkomsten, symposia en open dagen (kijk bijvoorbeeld naar aansluiting bij Innovate). Er zijn meer voorbeelden van dergelijke organisaties: bijvoorbeeld Werkendam Maritime Industries en Port of Zwolle. De samenwerking zou ook in een BedrijfsInvesteringsZone (BIZ) uitgewerkt kunnen worden.

Samenwerking tussen bedrijven

Arnhem bezit een groot aantal bedrijven in de energie- en maritieme sector. Er is veel kennis en ervaring op dit gebied aanwezig. Betere samenwerking in de maritieme sector biedt extra kansen op innovatie en meer en betere toepassingen. Elkaar regelmatig treffen, weten van elkaars werkzaamheden en innovaties is belangrijk. StAB heeft het initiatief genomen om bedrijven rondom de haven te organiseren en verzorgt gezamenlijke evenementen voor de ondernemers. Aansluiting van de energiesector, veel bedrijven zijn gevestigd op IPKW en Arnheims Buiten, versterkt de innovatie en de slagkracht van bedrijven. Organiseer themabijeenkomsten, kennissessies voor innovatie en toepassing ervan in deze sector.

Beter aansluiten van onderwijs

Voor het onderwijs bieden de maritieme en logistieke bedrijven goede kansen voor opleiding, werkervaring en toepassing van kennis. Een aantal bedrijven in de haven werkt al samen met RijnIJssel, HAN en Nova College IJmuiden. Maar er liggen meer kansen. Door de in en rond de haven aanwezige bedrijven te gebruiken als inspiratie van basisschoolleerlingen of middelbaar scholieren. Door hen kennis te laten maken met de ambachtelijke en innovatieve kanten van de maritieme sector. Maar ook door meer samenwerking tussen de verschillende bedrijven voor de werving van personeel. Er zijn al diverse voorbeelden van hoe dit succesvol is opgepakt (www.logisticforce.nl en www.werkendammaritimeindustries.nl/vacatures). Hiervoor kunnen we aansluiten op bestaande voorzieningen zoals Werkgeversservicepunt Midden Gelderland (www.WGS-MG.nl) of het Leerwerkloket (www.leerwerkloket.nl/leerwerkloket/leerwerkloket-midden-gelderland).

Binnen de regionale Human Capital agenda is gekozen voor de volgende vier thema's:

- Leven lang ontwikkelen
- Veerkrachtige arbeidsmarkt
- Aantrekken en behoud van talent
- Activeren onbenut arbeidspotentieel

Deze thema's sluiten aan op de ambities voor het bewerkstelligen van een betere aansluiting van het onderwijs en samenwerking van bedrijven.

Duurzame samenwerking met partners

De provincie Gelderland is nauw betrokken bij de ontwikkelingen rondom de Nieuwe Haven. De provincie onderschrijft het belang van de Nieuwe Haven voor de regionale doelen en wordt ook betrokken bij het verder uitwerken van de ambities en participeert in een ambtelijke stuurgroep voor de Nieuwe Haven. Ook Aqualink, een vereniging van watergebonden bedrijven in Oost-Nederland, is inmiddels verbonden aan deze stuurgroep. De nieuwe organisatie zou zich moeten richten op een versterking van de samenwerking met geschikte partners, zoals de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens, OKA, Logistics Valley en dergelijke en een goede profilering van de Port of Arnhem bij deze organisaties en bestuurlijke samenwerkingen.

Duurzame samenwerking in groter verband

Ook de samenwerking met Nijmegen zien we als versterking van de kracht. De havendienst werkt operationeel al nauw samen en we participeren in Europese projecten. Maar op strategisch niveau zouden we samen meer slagkracht kunnen maken, bijvoorbeeld met andere binnenhavens (Nijmegen, Wageningen, Zutphen en Tiel) in het Gelderse achterland of zelfs met havens in Nordrhein-Westfalen. Dit versterkt onze gezamenlijke positie en kansen.

Regie en beheer bij de gemeente houden

De Nieuwe Haven is van strategisch belang. Voor de bedrijven die hier nu gevestigd zijn, voor de winterliggers, maar mogelijk in de toekomst ook voor andere bedrijven. De haven kan ook van belang zijn voor bedrijven die elders, bijvoorbeeld op Het Broek of IPKW, zijn gevestigd. Het gemeentelijk havenbedrijf zorgt voor een goede belangenafweging en maakt mogelijk dat bedrijven zo goed mogelijk hun bedrijfsactiviteiten kunnen blijven uitvoeren of dat de kadefaciliteiten gebruikt kunnen worden.

Het beheer en onderhoud van een “common good” als de Nieuwe Haven is kostbaar. De Nieuwe Haven valt deels ook onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en het waterschap onder andere omdat de kades van de Nieuwe Haven ook een waterkerende functie hebben. Voor de gemeente is dat reden om het beheer en eigendom van de haven, havenweg en kade te behouden.

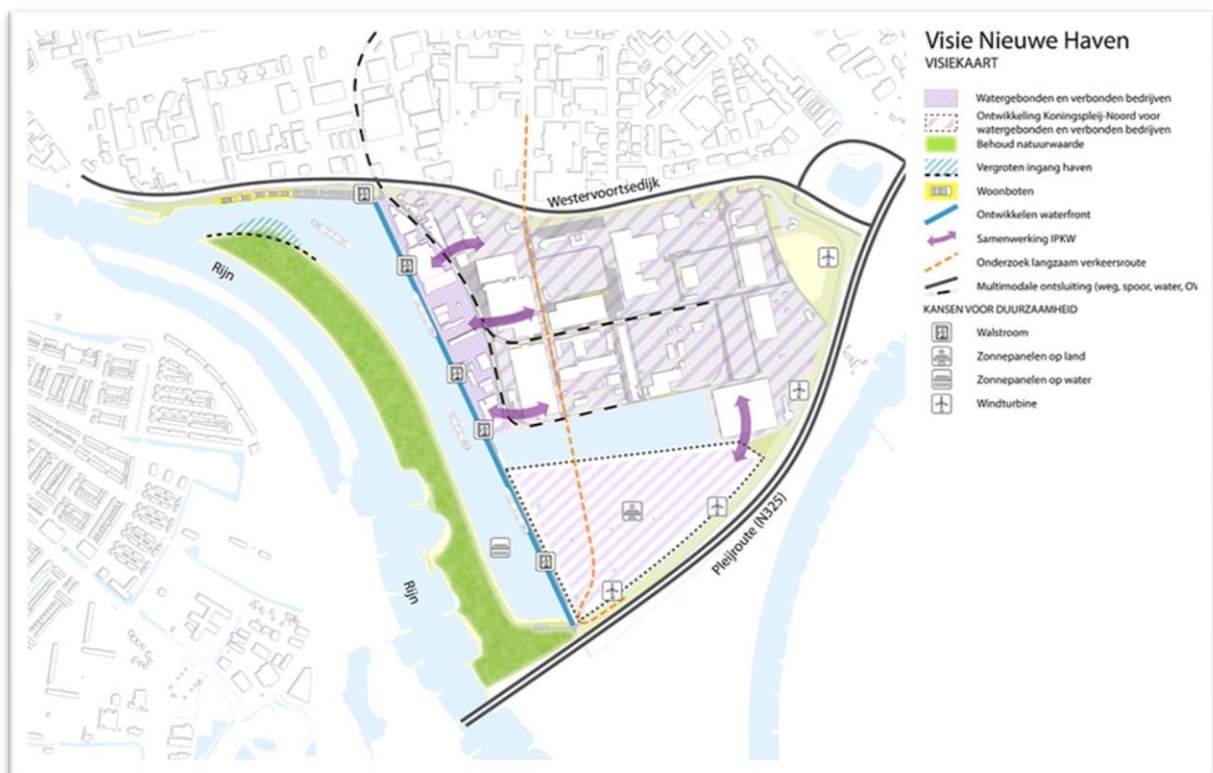
Bijlage 1: Visie op de Nieuwe Haven

Uitgangspunt van de visie voor de toekomst van de Nieuwe Haven is een bedrijfsmatige (industriële) functie met watergebonden en -verbonden bedrijvigheid

(<https://online.ibabs.eu/ibabsapi/publicdownload.aspx?site=Arnhem&id=af46f6aa-c8fb-45d1-9494-505196e540c5>).

De Nieuwe Haven als industriehaven biedt kansen voor bestaande bedrijven maar zal ook nieuwe bedrijvigheid aantrekken. Een goede positionering en uitstraling van de Nieuwe Haven en haar betekenis voor de regio is daarvoor belangrijk.

De Nieuwe Haven willen we ook inzetten om extra werkgelegenheid te creëren. We richten ons op een haven die de hoogwaardige, duurzame en circulaire economie versterkt. Een haven die ten dienste staat van de bedrijvigheid in de stad of zelfs regio. Samenwerking met het bedrijfsleven, hun belangenorganisaties en met andere overheden is hiervoor essentieel. Om de Nieuwe Haven deze functionaliteit te kunnen geven is een goede strategie en uitvoeringsprogramma nodig. Deze verkenning is het vertrekpunt om tot het implementatieplan en uitvoeringsprogramma te komen.

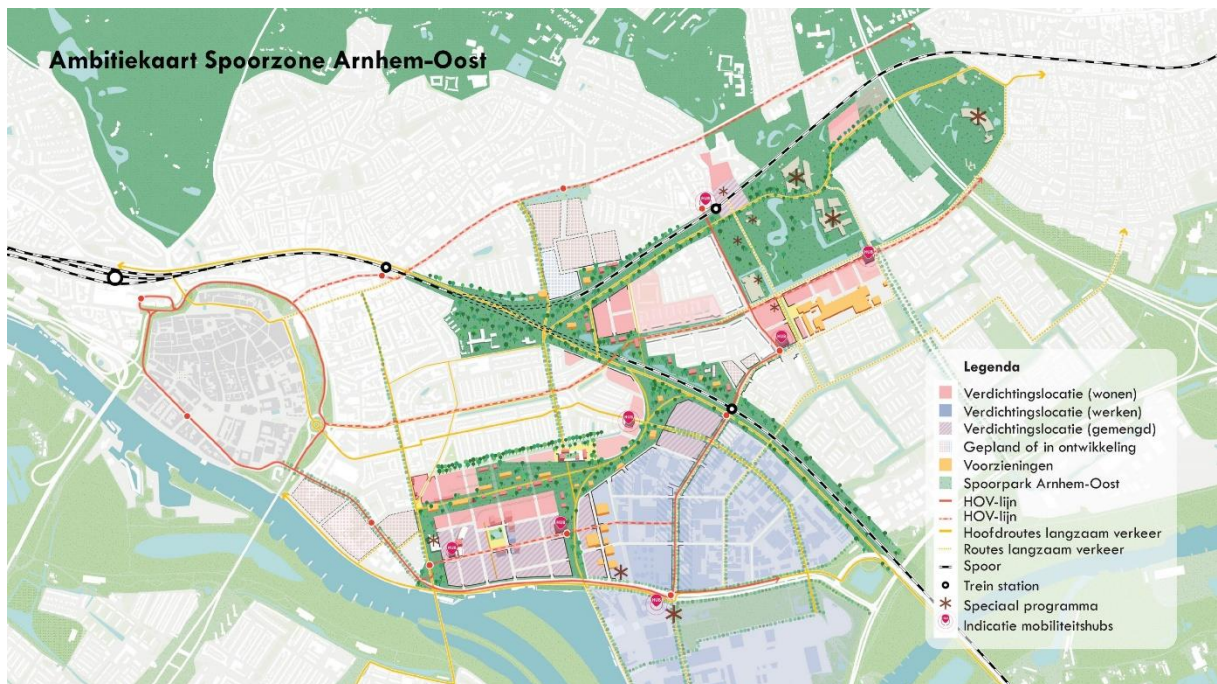


Visie Nieuwe Haven, vastgesteld door de gemeenteraad op 8 juli 2020

Bijlage 2: Ontwikkelvisie Spoorzone Arnhem Oost

We hebben de ambitie om de spoorzone te ontwikkelen tot een gebied waar wonen, werken en recreëren samenkomen. Het gaat hierbij om het gebied tussen het AKZO-terrein, Kenniscampus regio Arnhem en Industriepark Kleefse Waard (IPKW). De eerste uitgangspunten hiervoor staan in het Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost

([https://www.arnhem.nl/stad-en-wijken/projecten/Spoorzone Arnhem Oost](https://www.arnhem.nl/stad-en-wijken/projecten/Spoorzone-Arnhem-Oost))



Deze ambitiekaart van Spoorzone Arnhem-Oost verbeeldt op welke wijze deze ambities ruimtelijk worden vertaald. Het vormt geen blauwdruk maar geeft richting aan de uitvoeringsagenda en het gesprek met de stad.

Bijlage 3: voorontwerp Omgevingsvisie

https://www.arnhem.nl/stad_en_wijken/projecten/omgevingswet/Omgevingsvisie



66

Legenda Arnhem Oost

Vitale stad

- Ontwikkeling van educatieve hotspots waaronder middelbare scholen, de HAN University of applied sciences en Van Hall Larenstein met de focus op educatie en toegepaste wetenschappen, schone mobiliteit, circulaire economie en energie.
- Ontwikkeling van economische hotspots waar optimaal wordt ingezet op bedrijvigheid met een focus op energie, innovatie, maken en testen.
- Wijk- en buurtcentra transformeren tot aantrekkelijke multifunctionele ontmoetingsplekken.
- Versterken en verbinden van de kwaliteit en profiel; economische boost van de belangrijke hotspots en de tussenliggende verbindingzones.
- Behouden en optimaliseren van de bedrijventerreinen met kansen voor functiemenging.
- Potentiële uitbreiding IPKW.
- Zoekgebied flexibele (nieuwe) kantoorconcepten en innovatieve woon-werkconcepten.
- Leefbaarheid & nieuwe woonmilieus in Presikhaaf.
- Ontwikkelen Nieuwe Haven cluster voor watergebonden en bedrijvigheid energieprofiel en de potentiële uitbreiding IPKW.
- Verdichting kantoren.

Wonen

- Onderzoeken van de mogelijkheid van verdichting met het verbeteren van leefbaarheid en DNA als inzet.
- Multifunctionele opgave nader uit te werken, winkelcentrum Presikhaaf en Rijkspark/ Spooremplacement als onderzoeksopgave om nader uit te werken.

Leefomgeving

- Grootsschalig aaneengesloten groenstructuur. Deze zone biedt aanknopingspunten voor omliggende gebieden die vergroend kunnen worden en kunnen worden aangesloten op dit natuurnetwerk. Deze groene plekken dienen als verkoelende plekken die beschermd blijven.
- Uiterwaardenpark rondom de Nederrijn.
- Bomenlanen die beeldbepalend zijn voor de groenstructuur.
- Verminderen barrièrewerking spoor en investering in de buitenruimte tot een aaneengesloten, divers en hoogwaardig groen-blauw raamwerk, met als doel om het gebied te verbinden met de groenzones rondom stadsparken, de IJssel, Nederrijn en Veluwe. Dit raamwerk biedt mogelijkheden om te verblijven in een natuurlijke omgeving waar men kan wandelen, sporten en elkaar kan ontmoeten.
- Ontwikkelen van 'pocketparks': investering in de bestaande groene buitenruimte met meer kwaliteiten en hogere biodiversiteit.

Mobiliteit

- Robuust autonetwerk van snelwegen.
- Robuust autonetwerk van provinciale en lokale wegen.
- Robuust netwerk van spoorwegen.
- Radialen met HOV als prioriteit; ruimte voor duurzame mobiliteit.
- Robuust netwerk van (snel)fietspaden en doorfietsroutes; nieuwe centrale doorfietsroute/fietsstraat Arnhem Oost door bestaande straten.
- Ontwikkeling van het station tot dynamisch knooppunt waar ook de verstedelijkingsopgave aan gekoppeld kan worden als de woon-werk-milieus van de toekomst die zijn verbonden met de economische Hotspots van Arnhem.
- Zoekgebied nieuw station Arnhem-Oost.
- Ontwikkeling van de toegankelijkheid door beter gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen.
- Fietsverbinding over de Rijn sluit aan bij regionale fietsroute Malburgen-Huissen.

Energie

- Onderzoekslocaties (te realiseren) zonnevelden.
- Onderzoekslocaties windturbines.
- Openbare waterstofstations IPKW en energieopslag.

Voorontwerp omgevingsvisie Arnhem 2040 versie voorontwerp - 3 mei 2021

Bijlage 4: Groene Metropoolregio

Arnhem werkt regionaal samen in De Groene Metropool regio. Om de regio op een gezonde manier verder te laten groeien qua inwonertal, werkgelegenheid en mobiliteit wordt samen met gemeenten en partners gewerkt aan vijf opgaven. Voor het bedrijfsleven en de ontwikkeling van de Nieuwe Haven liggen de belangrijkste aanknopingspunten in de opgave Productieve Regio (<https://www.groenemetropoolregio.nl/opgaven/>).

Onze regio kent veel innovatiekracht en het vestigingsklimaat van de werklocaties in Arnhem en de regio scoort boven het landelijke gemiddelde. Tegelijkertijd zien wij als opgave om de kwaliteit van de regio steviger te profileren en de economische potentie te benutten. We versterken onze inzet op innovatiekracht op de clusters Health, Hightech & Energy, de cross-over met Food en logistiek als onlosmakelijke voorwaarde. Dit legt een basis voor een sterke (inter)nationale positie en een goede productiviteit van toonaangevende bedrijven. Dit sterke economische profiel maakt onze regio interessant voor talenten. De ambitie is economische groei faciliteren om te komen tot een forse banengroei in een goede balans met de leefkwaliteit in de regio.

Voor de lange termijn zet de regio in op behoud en aantrekken van (nieuwe) bedrijvigheid in de regio. Op verschillende niveaus; van zelfstandigen en startups tot het MKB en internationals. We versterken de kwaliteiten van de werklocaties. We verbinden lokale bedrijven, instellingen en activiteiten aan de topsectoren en bieden synergievoordelen en ondersteuning bij het uitwerken van ideeën tot concrete projecten. We zetten in op de kwaliteit van onze werklocaties, passend bij het DNA van de regio. We versterken de samenwerking met partijen in het onderwijs, gericht op een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt, passend bij de vraag van ondernemers en de skills van werknemers en werkzoekenden.

Vanuit de Productie Regio wordt ook uitvoering gegeven aan het Regionaal Programma Werklocaties (RPW), waarin wordt gewerkt aan een balans in ruimte voor bedrijvigheid qua vraag en aanbod. In het kader van dit programma is in 2019 onderzoek gedaan naar de vraag naar watergebonden werklocaties. De vraag blijkt in de regio groter te zijn dan het aanbod. Dit biedt extra kansen voor de Nieuwe Haven van Arnhem en maakt het des te belangrijker om de Nieuwe Haven goed te profileren en te positioneren in de regio en daar buiten in samenwerking met regionale partners.

Daarnaast werkt de regio aan duurzame logistiek vanuit de opgaven Productieve Regio én Verbonden Regio. Ook hier liggen aanknopingspunten voor de plannen van de Nieuwe Haven. De haven kenmerkt zich als een (boven)regionale functie. Het is dus van belang om in de breedte samenwerking te zoeken met partners.

Bijlage 5: Uitvoeringsagenda

UITVOERINGSAGENDA		2022	2023	2024	voor 2030	voor 2040	EC	GA
1.	de positionering van de haven in de energie/maritieme sector verbeteren						Energieke Coalitie	Gemeente
1.1.	Duidelijk profiel van ecosysteem creëren (energie en maritieme maakindustrie)							
1.1.1	Het profiel van het ecosysteem verder uitwerken en detailleren							
1.2.	Beter "vermarkten" van het ecosysteem							
1.2.1	De Nieuwe Haven en bijbehorend ecosysteem sterker profileren als dé locatie voor ondersteuning en uitbouw van de Arnhemse ambities.							
1.2.2	Een goede naam voor het ecosysteem en marketing is noodzakelijk. Clean Port Arnhem is als naam een optie, maar dit zal de gemeente samen met de ondernemers moeten vaststellen.							
1.2.3	De strategische slagkracht en dienstverlening van Port of Arnhem kan versterken door samenwerking in groter verband, in ieder geval met Nijmegen maar ook met andere havens en wellicht ook Duitse havens.							
1.2.4	Profilering van Port of Arnhem betekent ook bestuurlijke inbedding van de ambities (economic board, groene metropool regio)							
1.3.	Organisatiestructuur							
1.3.1	Continueren ambtelijke stuurgroep Nieuwe Haven en onderzoeken of nieuwe partners een verrijking kunnen zijn							
1.3.2	Bundeling van bedrijven, belangenorganisaties, onderwijs en overheid in Port of Arnhem en de belangen laten behartigen door een aan te stellen kwartiermaker							
1.3.3	Aanpassen van de organisatiestructuur. De ambitie van de gemeente is leidend in de keuze voor een organisatievorm. Dat betekent in de praktijk dat de organisatie moet kunnen samenwerken met andere relevante partijen en dat de organisatie voldoende mandaat en budget heeft om keuzes te kunnen maken							
1.4	Samenwerking							
1.4.1	Gezamenlijk platform creëren voor informatie en bemiddeling voor opleidingen, stage's en vacatures							
1.4.2	Een plan of aanpak ontwikkelen om de samenwerking van bedrijven in energie- en maritieme sector te stimuleren (en dit gaan uitvoeren)							
1.4.3	Een plan of aanpak ontwikkelen om onderwijs en bedrijvigheid in de maritieme- en energiesector (meer) op elkaar kunnen aansluiten							

UITVOERINGSAGENDA		2022	2023	2024	voor 2030	voor 2040	EC	GA
2. Verbeteren van de infrastructuur en voorzieningen								
2.1.	Nautische veiligheid							
2.1.1	Veiligheidspalen plaatsen bij jachthavens	■						■
2.1.2	Onderzoek beschoeiing en uitdiepen kop van de landtong							■
2.2.	Uitstraling van het havengebied verbeteren							
2.2.1	Uitstraling verbeteren door een beeldkwaliteitsplan voor bebouwing en openbare ruimte te ontwikkelen.	■					■	
2.2.2	Onderzoek de mogelijkheid voor vergroening van het gebied	■					■	
2.2.3	Nieuwe bewegwijzering en aanduiding bedrijven, nummering ligplaatsen en kades	■					■	■
2.2.4	Verbeteren hygiëne en verminderen overlast van truckparking op kade Westervoortedijk	■						■
2.2.5	onderzoek naar verbetering van de bruikbaarheid van de kade, bijvoorbeeld voor winterliggers		■					■
2.2.6	Extra verlichting op einde Nieuwe Havenweg, onderzoek naar haalbaarheid		■				■	■
2.2.7	Gezamenlijke subsidieaanvraag voor maatregelen aangaande voorzieningen, beeldkwaliteit, omgevingskwaliteit en klimaatadaptatie		■				■	■
2.2.8	Plaatsen kunstwerk bij ingang Nieuwe Haven en/of Plaatsing "bouwbord" bij ingang Nieuwe Haven totdat het kunstwerk werkelijk is geplaatst	■					■	■
2.3.	Havenfaciliteiten							
2.3.1	Walstroom op Nieuwe Havenweg onderzoeken op haalbaarheid	■						■
2.3.2	onderzoek haalbaarheid drinkwater innamepunt	■						■
2.3.3	onderzoek verharding deel Nieuwe Havenweg	■						■
2.3.4	Plaatsen camera's voor toezicht onderzoeken op haalbaarheid		■					■
2.4.	Digitalisering (ism NVB en andere havens)							
2.4.1	digitaliseren (logistieke) processen.		■				■	■
2.4.2	verbeteren digitale diensten (innen liggeld, afrekenen walstroom, water)		■					■
2.5.	Samenhang met de omgeving en stedelijk weefsel							
2.5.1	Onderzoek naar evt. opties ontsluiting havengebied op westervoortedijk				■			■
2.5.2	Visie op toegankelijkheid en openbaarheid van de Nieuwe Haven kan nodig zijn, ook in relatie met IPKW.				■			■

UITVOERINGSAGENDA		2022	2023	2024	voor 2030	voor 2040	EC	GA
3. Meer ruimte voor watergebonden en waterverbonden bedrijvigheid								
3.1.	Ruimte op water							
3.1.1	Uitkoop woonboten	■						■
3.1.2	verkennen verplaatsing Jason en Miguel Pro		■	■	■			■
3.1.3	ruimte voor afbouwkade en winterliggers creëren door verwijderen woonboten en steiger.	■						■
3.1.4	Beter indelen van functies op water in overleg	■					■	■
3.2.	Ruimte op de Westervoortsedijk							
3.2.1	Onderzoek bouwmogelijkheden op parkeerterrein Westervoortsedijk				■			■
3.3.	Verplaatsen niet watergebonden bedrijven							
3.3.1	Onderzoek verplaatsing niet watergebonden bedrijvigheid		■	■	■			■
3.4.	Onderzoek gebruik Koningspley Noord							
3.4.1	Onderzoek naar en voorbereiden bouwmogelijkheden op Koningspley Noord					■		■
3.5	Aanpassen juridische kaders							
3.5.1	Borgen van de ruimtelijk juridische afspraken van punt 3.1, 3.2, 3.3 en 3.4 in het omgevingsplan		■		■			■
3.5.2	Actualiseren van de havenverordening	■						■

UITVOERINGSAGENDA		2022	2023	2024	voor 2030	voor 2040	EC	GA
4. optimaliseren van publieke laad- en loskade								
4.1.	Faciliteiten voor laden en lossen							
4.1.1	Onderzoek naar mogelijkheid van gedeelde voorzieningen (kade, transportband of kraan)	■						■
4.1.2	onderzoek naar optimaliseren grondstoffenoverslag door combinatie en samenwerking			■	■			■
4.1.3	onderzoek mogelijkheden Nieuwe Haven als bunkerplaats accupacks of waterstof voor schepen			■	■			■
4.1.4	Onderzoek modelshift voor chemische grondstoffen						■	■
4.1.5	Onderzoek naar potentie van een stadshub						■	■