

Watergebonden bedrijvigheid in de regio Arnhem-Nijmegen

Vervolgonderzoek monitoring RPW Arnhem-Nijmegen

Opdrachtgever: IOW regio Arnhem-Nijmegen

Rotterdam, 11 juli 2019



Watergebonden bedrijvigheid in de regio Arnhem-Nijmegen

Vervolgonderzoek monitoring RPW Arnhem-Nijmegen

Opdrachtgever: IOW regio Arnhem-Nijmegen

Michel Hek
Luc Heestermans
Rick Janse

Rotterdam, 11 juli 2019

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Vraagstelling	3
1.3	Aanpak	4
1.4	Leeswijzer	5
2	(Kwalitatieve) ruimtebehoefte in de regio Arnhem-Nijmegen	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Update van belangrijke vestigingsplaatsfactoren voor watergebonden bedrijven	6
2.3	Conclusie: de belangrijkste vestigingseisen	10
3	Aanbod	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Huidige situatie in de regio Arnhem-Nijmegen	12
3.3	Kansrijke locaties	14
3.4	Conclusie: potentiële ontwikkel- en herstructureringslocaties	17
4	Potentiële ontwikkellocaties	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Koningspleij Noord	18
4.3	Uitbreiding Looveer	19
4.4	Uitbreiding Drutense Waarden (Excluton)	20
4.5	Uitbreiding Rijndijk	21
4.6	Conclusie	22
5	Potentiële herstructureringslocaties	23
5.1	Inleiding	23
5.2	Bedrijventerrein Noord-Kanaalhaven (ENGIE-terrein)	23
5.3	Bedrijventerrein Verhuellweg (Rotra terrein)	24
5.4	Bedrijventerrein Spijksedijk	24
5.5	Bedrijventerrein Parenco	25
5.6	Conclusie	25
6	Conclusie en aanbevelingen	26
	Appendices	27
	Appendix 1: Vaarwegen Arnhem-Nijmegen	27
	Appendix 2: Interviews	28
	Appendix 3: Factsheet Industriepark Kleefse Waard	29
	Appendix 4: Factsheet Noord-Kanaalhaven (ENGIE)	30
	Appendix 5: Factsheet Verhuellweg (Rotra terrein)	31
	Appendix 6: Factsheet Spijksedijk	32
	Appendix 7: Factsheet Parenco	33

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de monitoring in het kader van het Regionaal Programma Werklocaties is geconstateerd dat er op watergebonden bedrijventerreinen in de regio Arnhem-Nijmegen geen direct uitgeefbaar aanbod beschikbaar is. Watergebonden bedrijven zijn bedrijven die direct aan het vaarwater liggen met vaak een eigen kade of die gebruik maken van een direct naastliggende openbare kade. In het RPW komt alleen uitbreiding van bestaande watergebonden bedrijvigheid aan bod. Er is niet expliciet aandacht besteed aan ruimte voor nieuwe watergebonden bedrijvigheid. Omdat het belang van watergebonden bedrijventerreinen voor zowel de logistiek als de industrie onderkend wordt, is naar aanleiding van het monitoringsonderzoek besloten vraag en aanbod op watergebonden bedrijventerreinen in kaart te brengen¹. Daaruit bleek dat er op dit moment geen direct uitgeefbaar watergebonden terrein beschikbaar is in de regio.

Het feit dat er geen aanbod beschikbaar is in de regio leidt er met name toe dat aanvragen voor nieuwe vestigingen niet gehonoreerd kunnen worden. Voor de uitbreiding van reeds gevestigde bedrijven zijn de consequenties minder urgent. In het RPW 2017 is namelijk wel opgenomen dat de uitbreiding van reeds gevestigde bedrijven op de huidige locatie toegestaan wordt. Voorwaarde is dat kan worden aangetoond dat verplaatsing redelijkerwijs niet mogelijk is en tegen uitbreiding geen ruimtelijk-planologische bezwaren zijn². In de praktijk blijkt al dat voor de eerste categorie, de nieuwe aanvragen, er reeds navraag is gedaan naar watergebonden locaties, die niet direct geacommodeerd kunnen worden.

Bovendien is met het oog op de ontwikkelingen in de logistieke sector, waar multi- en synchromodaliteit een belangrijke vestigingsfactor blijft, en de industrie, waar circulariteit, en daarmee de aan- en afvoer van reststromen, een steeds belangrijkere rol gaat spelen, een toenemende ruimtevrage niet uit te sluiten. Binnen de huidige voorraad kunnen nieuwe vestigingen niet geacommodeerd worden. Daarom is Ecorys gevraagd de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid in de regio Arnhem-Nijmegen in kaart te brengen.

1.2 Vraagstelling

Om in kaart te brengen in hoeverre de toekomstige ruimtebehoefte op watergebonden bedrijventerreinen gefaciliteerd kan worden, is ervoor gekozen om de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid in de regio Arnhem-Nijmegen te inventariseren. Hiervoor is een tweeledige benadering gehanteerd. Enerzijds kijken we naar herstructurering van bestaande watergebonden bedrijventerreinen. Anderzijds bevinden er zich mogelijk nieuwe ontwikkellocaties in de regio. We stellen hierbij de volgende onderzoeksvraag:

Welke kansrijke ontwikkel en/of herstructureringslocaties zijn er voor watergebonden bedrijvigheid in de regio Arnhem-Nijmegen?

Om binnen deze potentiële uitbreidingslocaties prioriteit aan te brengen, identificeren we de mate van investering die een oplossing vraagt en de termijn waarop deze plaatsvindt. In de volgende paragraaf lichten we het plan van aanpak en de methodiek toe.

¹ Ecorys (2018) Monitoring RPW Arnhem-Nijmegen. Ontwikkelingen april 2016 - juli 2018 in beeld gebracht

² Hierbij wordt gedacht aan de voorstellen voor uitbreiding van Lingewaard, Looveer; Druten, Excluton; Doesburg, Rotra.

1.3 Aanpak

Het onderzoek bestaat uit de volgende drie stappen:

1. Analyse van de kwalitatieve ruimtebehoefte;
2. Aanbod van watergebonden bedrijvigheid in de regio Arnhem-Nijmegen;
3. Selectie van potentiële herstructurerings- en ontwikkellocaties

De stappen worden hieronder nader beschreven.

1. Analyse van de kwalitatieve ruimtebehoefte

Het analyseren van de kwalitatieve ruimtebehoefte is er op gericht huidige- en toekomstige vestigingsplaatsfactoren van watergebonden bedrijvigheid te identificeren. Dit baseren we voornamelijk op literatuuronderzoek. In het verleden heeft Ecorys de vestigingseisen voor watergebonden bedrijvigheid in Gelderland in kaart gebracht³. Door in te gaan op trends en ontwikkelingen voorzien we de vestigingseisen, die in deze studie zijn geïdentificeerd, van een update. Daarnaast gaan we nader in op de ontwikkelingen omtrent de circulaire economie.

2. Aanbod van watergebonden bedrijvigheid in de regio Arnhem-Nijmegen

Het IBIS-bedrijvenregister vormt de basis voor de inventarisatie van de voorraad watergebonden bedrijventerreinen in de regio Arnhem-Nijmegen. Hieruit volgt een overzicht van watergebonden bedrijventerreinen en een eerste beeld van terreinen met mogelijkheid tot uit- of inbreiding. Ook doen we navraag bij gemeentes om eventuele leegstaande, niet gebruikte en/of intensief gebruikte bedrijventerreinen te inventariseren.

3. Potentiële herstructurerings- en ontwikkellocaties

Op basis van de vestigingsfactoren uit stap 1 zijn in stap 2 potentiële herstructurerings- en ontwikkellocaties geselecteerd. Deze locaties worden in deze stap nader uitgewerkt (waaronder (kade)faciliteiten, kavelgrootte, type bedrijvigheid, etc.). Bovendien maken we, mede op basis van de gesprekken met de betreffende gemeenten, een inschatting van de mate van investering ten opzichte van de termijn voor de ontwikkeling of herstructurering van het terrein.

Figuur 1.1 Plan van aanpak

Plan van aanpak	
Step 1 ↓	Stap 1: kwalitatieve ruimtebehoefte van watergebonden bedrijvigheid Desk Research • Update van de vestigingsplaatsfactoren voor watergebonden bedrijven (met aandacht voor circulaire bedrijven)
Step 2 ↓	Stap 2: aanbod van watergebonden bedrijvigheid in Arnhem-Nijmegen Afbakening van het zoekgebied • Bedrijventerreinen met een kade in de regio Arnhem-Nijmegen • Bedrijventerreinen aan het water in de regio Arnhem-Nijmegen • Selectie van potentiële ontwikkel- en herstructureringslocaties
Step 3	Stap 3: potentiële ontwikkel- en herstructureringslocaties • Beschrijving van potentiële ontwikkel- en herstructureringslocaties • Prioritering van ontwikkel- en herstructureringslocaties o.b.v. - Lage vs. hoge investering - Korte vs. lange termijn

³ Ecorys (2016), *Behoefteonderzoek watergebonden en waterverbonden bedrijventerreinen Gelderland*

1.4 Leeswijzer

In het eerste hoofdstuk analyseren we de kwalitatieve ruimtebehoefte op korte en lange termijn. Deze ruimtebehoefte analyseren we op basis van de huidige- en toekomstige vestigingsplaatsfactoren. Tevens kijken we specifiek naar de vestigingsplaatsfactoren voor bedrijven in de circulaire economie.

Daarna bakenen we het zoekgebied middels een top-down methode af. Hier starten we bij de gebieden gelegen aan logisch vaarwater, waarna we het zoekgebied afbakenen tot bedrijventerreinen met wateraansluiting in de regio Arnhem-Nijmegen.

In het derde hoofdstuk selecteren we de potentiële ontwikkel- en herstructureringslocaties. Door gebruik te maken van openbare informatie, kaarten en gesprekken met de betreffende gemeenten.

Ten slotte, prioriteren we de potentiële ontwikkel- en herstructureringslocaties op basis van de ontwikkelingstermijn en de investeringsbehoefte. Het resultaat hiervan wordt weergegeven in een matrix met op de assen de termijn en investeringsbehoefte. Op die manier is in een oogopslag inzichtelijk wat de potentiële locaties zijn.

2 (Kwalitatieve) ruimtebehoefte in de regio Arnhem-Nijmegen

2.1 Inleiding

In een eerder onderzoek naar watergebonden bedrijventerreinen in de provincie Gelderland heeft Ecorys de belangrijkste trends en ontwikkelingen in de binnenvaart verkend. Op basis daarvan zijn de vestigingseisen van watergebonden en waterverbonden bedrijvigheid geïdentificeerd⁴. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen watergebonden en waterverbonden bedrijven:

Watergebonden bedrijven zijn bedrijven die direct aan het vaarwater liggen met vaak een eigen kade of gebruikmaken van een direct naastliggende openbare kade. Vaak bulkbedrijven, zoals betonbedrijven en zand- en grindbedrijven.

Waterverbonden bedrijven zijn bedrijven die gebruikmaken van een kade maar goed op enige afstand van het water gelegen kunnen zijn, zoals transportbedrijven die gebruik maken van containerterminals.

In dit onderzoek richten we ons op de mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid, dus inclusief kadefaciliteiten. Daarbij maken we onderscheid naar enerzijds op- en overslag van bulkgoederen en anderzijds containers.

2.2 Update van belangrijke vestigingsplaatsfactoren voor watergebonden bedrijven

2.2.1 Vestigingsplaatsfactoren

In het behoefteonderzoek watergebonden bedrijventerreinen dat Ecorys in 2015 heeft uitgevoerd, zijn op basis van trends en ontwikkelingen enkele belangrijke vestigingseisen geïdentificeerd. In dit onderzoek bekijken we of het noodzakelijk is deze vestigingseisen te herzien of aan te vullen. In het voorgaande onderzoek zijn de belangrijkste factoren verdeeld over de categorieën kavelgrootte, bereikbaarheid, planologische randvoorwaarden en overige vestigingseisen. Eventuele wijzigingen hierin worden eerst besproken. Vervolgens voegen we hier aan de hand van enkele trends en ontwikkelingen vestigingsplaatsfactoren aan toe.

In het behoefteonderzoek bedrijventerreinen Gelderland heeft Ecorys voor de periode tot 2020 een uitbreidingsvraag van watergebonden en -verbonden bedrijven geraamd van 11 hectare. Watergebonden en -verbonden bedrijven hebben veelal behoefte aan multimodale vervoersmogelijkheden, grote kavels, voldoende bouwvolumes en ligging in de nabijheid van knooppunten en vervoersassen. Tevens zijn er bedrijven in de regio die met het oog op CO₂ reductie potentie zien in een verplaatsing naar watergebonden kavels.

Daarnaast neemt het belang van 'zachte' vestigingsplaatsfactoren bij locatiekeuze toe. Samenwerking tussen verschillende bedrijven en stakeholders wordt steeds belangrijker, zeker met het oog op de transitie naar een meer circulaire economie. De aanwezigheid van goed opgeleid personeel en het delen van kennis is daarbij een belangrijke voorwaarde.

De laatstgenoemde vestigingsfactor in het behoefteonderzoek Gelderland is duurzaamheid, een belangrijk aandachtspunt in het regionale beleid in Arnhem-Nijmegen. Met name voor het biobased cluster en circulaire bedrijven wordt de aanvoer per binnenvaartschepen in stedelijk gebied als kansrijk gezien⁵. In de volgende

⁴ Ecorys (2016), Behoeftteonderzoek watergebonden en waterverbonden bedrijventerreinen Gelderland.

⁵ Erasmus University Rotterdam (2018), *De potentie van watergebonden bedrijventerreinen in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag*.

paragraaf besteden we nadrukkelijk aandacht aan de vestigingsfactoren van bedrijven die zich richten op vergroening van de economie.

Trends en ontwikkelingen binnen de scheepvaartsector kunnen eveneens effect hebben op de vraag naar watergebonden bedrijventerreinen. Deze trends worden in het kort beschreven. Ook gaan we specifiek in op de betekenis voor Gelderland.

2.2.2 Update aan de hand van trends en ontwikkelingen

De effecten van een (harde) Brexit

De uitwerking van internationale ontwikkelingen als de Brexit is nog ongewis: veel is afhankelijk van de manier waarop het Verenigd Koninkrijk de Europese Unie verlaat. Wordt het een harde of een zachte Brexit? Bij een harde Brexit worden de gevolgen het grootst. De gevolgen zijn naar verwachting echter niet noodzakelijk negatief. Enerzijds wordt verwacht dat de handel tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland afneemt, terwijl er anderzijds op gerekend wordt dat meer (logistieke) bedrijven (hoofd)vestigingen in Nederland openen in plaats van in het VK⁶. PBL heeft per provincie berekend wat de te verwachten korte termijneffecten zijn van een harde Brexit op de concurrentiepositie van alle sectoren⁷. Hieruit blijkt dat de binnenvaart ofwel een te kleine sector is om op te nemen of dat het effect van een harde Brexit gering is⁸. Deze tweede bewering wordt ondersteund door een analyse van de binnenvaart-gerelateerde handel tussen de regio Arnhem-Nijmegen en het Verenigd Koninkrijk (zie Tabel 2.1).

Tabel 2.1. Internationale goederenhandel naar land van/naar Gelderland (in 2015)

Herkomst/bestemming	Import (x €1 mln.)	Export (incl. wederuitvoer) (x €1 mln.)
België	1.992	2.061
Duitsland	5.548	5.170
Frankrijk	806	1.648
Verenigd Koninkrijk	854	1.640
Overig EU15	2.144	2.867
EU13	1.054	1.275
China	1.703	677
Verenigde Staten	1.007	981
Rest van de wereld	3.235	4.633
Onbekend	3.091	2.500
Totaal	21.434	23.452

Bron: CBS (2016)

De totale omvang van het internationale goederenvervoer van en naar Gelderland is gelijk aan circa 45 miljard. Van de import (21,4 miljard) en export (23,5 miljard) is respectievelijk 4% en 7% afkomstig uit of bestemd voor het Verenigd Koninkrijk. Naar verwachting heeft een (harde) Brexit dan ook geen directe grootschalige negatieve effecten op het goederenvervoer in de regio Arnhem-Nijmegen.

Schaalvergroting van containerschepen en binnenvaart

De toenemende schaalvergroting van containerschepen (vlootuitbreiding van schepen met meer dan 20.000 TEU) en vorming van allianties tussen rederijen heeft grote impact op het achterlandvervoer. Circa 80% van het containervervoer is in handen van de 3 grootste allianties (2M, Ocean Alliance en THE Alliance). De schaalvergroting in de binnenvaart heeft de volgende gevolgen voor havens en terminals:

- Vermindering van kleine containerhavens;

⁶ Logistiek.nl (2019) *Harde no deal Brexit: dit zijn de gevolgen voor logistiek Nederland*.

⁷ PBL (2018) *Kortetermijneffecten van de Brexit*.

⁸ In de resultaten worden enkel die sectoren weergegeven waar tenminste voor twee regio's sprake is van een grote sector met een groot effect (ongeacht of dit komt door specifieke tarieven).

- Minder onafhankelijke rederijen;
- Frequentie van schepen en directe verbindingen neemt af;
- Callsize neemt toe⁹;
- Invloed (*buying power*) van grote rederijen neemt toe.

Deze schaalvergroting is ook van toepassing op de binnenvaartschepen. In 2008 had 8% van de binnenvaart een laadvermogen van 3.000 ton. Dit aandeel is in 2017 gestegen tot 14%¹⁰. Efficiënt achterlandvervoer vraagt om inzet van grotere barges. In de binnenvaart leidt deze schaalvergroting tot grotere call sizes bij op- en overslagbedrijven. Dit vraagt naast grotere diepgang van vaarwegen om inzet van grotere schepen en/of samenwerking tussen terminals om lading te bundelen. Deze trend, schaalvergroting van binnenvaartschepen, leidt er veelal toe dat havens in het achterland worden aangedaan door grotere binnenvaartschepen. Dit werkt op zijn beurt weer door naar vestigingseisen van watergebonden bedrijven waaronder [langere kades](#) en een [voorkeur voor dieper vaarwater en kades](#).

Extreme weersomstandigheden

In de toekomst zal, als gevolg van klimaatverandering, vaker sprake zijn van extreme weersomstandigheden. Er bestaat dan ook de kans dat in de toekomst mogelijk vaker vaarbependingen/knelpunten optreden.

Arnhem en Nijmegen zijn gelegen aan de Waal en de Nederrijn/IJssel. Deze vaarwegen zijn geclassificeerd als CEMT-klasse V of VI¹¹ en faciliteren zodoende de grootste binnenvaartschepen (max. diepgang van 4 meter¹²). Ook wordt de aanvoerroute via de Waal en de Nederrijn als een zeer belangrijke aanvoerroute naar de havens van Rotterdam en Amsterdam gezien.

Ecorys heeft een onderzoek uitgevoerd naar economische schade door de droogte in 2018¹³. Eén van de sectoren waarvoor de gevolgen van droogte in kaart gebracht is, is de scheepvaartketen. Dalende waterpeilen zorgden in 2018 voor knelpunten in de [Waal](#) (met name bij Nijmegen), de IJssel en de Nederrijn. De afgesproken streefdiepte voor de Waal (2,80 meter) werd zo'n 156 dagen niet gehaald. Gedurende 21 dagen was de waterdiepte slechts 1,60 waardoor de vloot helemaal niet kon varen.

Als gevolg van de laagwaterstand zijn er verschillende maatregelen om de negatieve effect op te vangen. Denk hierbij aan:

- Verminderen van de beladingsgraad¹⁴;
- Inzetten van schepen in het vaargebied met een aangepaste diepte;
- Tijdelijke opslag van goederen;
- Modal shift¹⁵: door onzekerheid in de scheepvaartketen kan op termijn meer lading via de weg en het spoor worden ontsloten¹⁶.

Deze extreme weersomstandigheden versterken in de toekomst de voorkeur voor voldoende [diep vaarwater](#) en [diepgang voor de kade](#) en vormen dus een belangrijke vestigingseis voor watergebonden bedrijven.

Modal shift: vasthouden aan gestelde doelen

In de Europese politiek wordt het belang van scheepvaartsector erkent. Vanuit de Europese Commissie wordt ingezet op multimodaal vervoer. Tegen 2030 moet 30% van het goederenvervoer (voor afstanden van meer dan 300 km) per spoor of over water gebeuren. Tegen 2050 is het doel zelfs 50% (zie ook Tabel 2.1).

⁹ Call size is het aantal containers dat in één keer overgeslagen wordt van het zeeschip naar de kade en omgekeerd.

¹⁰ NML (2018), *Maritieme Monitor*.

¹¹ CEMT-klasse is de aanduiding in West-Europa om de afmeting van de vaarwegen af te stemmen

¹² Bureau Voorlichting Binnenvaart, *Scheepstypen*

¹³ Ecorys (2019), *Economische schade door droogte in 2018*

¹⁴ Beladingsgraad is de benutte ladingcapaciteit en de totaal beschikbare ladingcapaciteit van een vervoermiddel

¹⁵ Modal shift is de verschuiving van vervoer over de weg naar andere modaliteiten (binnenvaart- en spoorvervoer)

¹⁶ Financieel Dagblad (25 okt 2018), *Door het lage water vrezende schippers broodroof van het spoor*

Ook in het nationale beleid wordt vastgehouden aan de gestelde doelen omtrent een modal shift. Het Rotterdamse Havenbedrijf heeft voor 2033 de volgende vervoersafwikkeling afgesproken: weg 35%, spoor 20% en binnenvaart 45%.

Tabel 2.1 Ontwikkeling van de modal split in het Europese en nationale beleid

	EU - trend scenario (2030)	EU - met Witboek doelstelling (2030)	Nationaal – Havenbedrijf Rotterdam (2033)
Weg	75%	52%	35%
Spoor	21%	39%	20%
Binnenvaart	4%	8%	45%

Bronnen: KIM (2017)¹⁷

Om deze doelstellingen te bereiken moet het vervoer per spoor en binnenvaart (ten koste van wegvervoer) de komende jaren flink toenemen. Naar verwachting zullen deze vervoersstromen zich concentreren rond de (Europese) vervoercorridors. Aangezien terminals in de regio Arnhem-Nijmegen zijn gelegen op deze corridor (in de richting van het Europese achterland) is het vooruitzicht positief.

Bereikbaarheid: Multimodaliteit

Naast een goede locatie voor overslag naar water is ook de aanwezigheid van een goede en snelle ontsluiting van het terrein op een provinciale of snelweg een belangrijke randvoorwaarde. Multimodale of synchromodale bereikbaarheid geniet de voorkeur onder logistieke dienstverleners. Multimodaal ontsloten locaties die bereikbaar zijn met meerdere vervoerswijzen (vrachtauto, trein, schip, vliegtuig). Op synchromodaal ontsloten locaties zijn deze transportwijzen bovendien efficiënt op elkaar aangesloten, zodat de overslag van het ene op het andere vervoersmiddel zo efficiënt mogelijk plaatsvindt.

Circulaire economie

Vanuit overheden en het bedrijfsleven wordt in toenemende mate ingezet op een meer circulaire economie. De gedachte hierachter is dat, om leefbare en duurzame groei te realiseren, het noodzakelijk is om op een andere manier met onze grondstoffen om te gaan. De circulaire economie heeft als doel om:

“Waardevernietiging te minimaliseren en hergebruik van producten en grondstoffen te maximaliseren. In het huidige lineaire systeem worden producten aan het einde van hun levensduur vernietigd¹⁸.

Biobased industrie en circulaire economie worden als grote beloften voor de toekomst gezien. De relevante beleidsvelden voor een circulair bedrijventerrein zijn milieubeleid, afvalbeleid en stedelijke planning. Een deel van deze activiteiten gaat bij uitstek plaatsvinden op watergebonden bedrijventerreinen.

Deze terreinen worden gekenmerkt door nieuwe bedrijfsmodellen en verbondenheid van verschillende bedrijven. Hiervoor worden ook de meeste onderdelen van de fysieke omgeving betrokken. Dit maakt de ruimtebehoefte van bedrijven die zich richten op circulariteit anders dan die van reguliere bedrijven. Uit de praktijk blijkt dat er niet alleen kansen liggen op grote, maar ook zeker kleinschalige bedrijventerreinen¹⁹. Circulaire bedrijven hebben specifieke vestigingsplaatsfactoren²⁰:

- Goede verbindingen en bereikbaarheid;
- Behoeft aan fysieke nabijheid van bedrijven;
- Een goed werkklimaat.

Bereikbaarheid

In de circulaire economie ligt de nadruk op het (her)gebruiken van afval en het optimaal inrichten van goederenstromen. Voor het optimaal inrichten van goederenstromen is de logistieke component, onder andere

¹⁷ KIM (2017), *Ontwikkeling van de modal split in het goederenvervoer*

¹⁸ MVO Nederland (2019), *Circulaire Economie*

¹⁹ Planbureau voor de Leefomgeving (2016), *Circulaire Economie, De Fysieke Omgeving en Omgevingsbeleid*

²⁰ Bureau Stedelijke Planning (2017), *Vestigingscriteria van bedrijven in de circulaire economie*

goede verbindingen en optimale bereikbaarheid, zeer belangrijk. Hiervoor dienen materiaalstromen en retourstromen worden geoptimaliseerd.

Naast de goede bereikbaarheid is ook de nabijheid van overslagpunten en mainports belangrijk voor een efficiënte overslag van goederen.

Fysieke nabijheid van bedrijven

Door het belang van samenwerking tussen bedrijven en ketenoptimalisatie wordt nabijheid van andere bedrijven belangrijker. Het uitwisselen van kennis, samenwerking en innovatie wordt door een hoge concentratie van bedrijven gemakkelijker. Het creëren van kringlopen vereist eveneens verschillende soorten bedrijven.

Tevens wordt nearsourcing²¹ door bedrijven in de circulaire economie als een belangrijke vestigingsfactor gezien. Een nabije afzetmarkt met voldoende massa en dichtheid maakt het tot stand komen van circulaire stromen gemakkelijker. Deze stromen kunnen door het circulaire proces snel terugstromen in de productieketen. Hierdoor zijn binnenstedelijke bedrijventerreinen zeer interessant voor circulaire activiteiten.

Voor (watergebonden) bedrijven in de circulaire economie is de nabijheid van (potentiële) toeleveranciers een belangrijke vestigingsfactor.

Omvang van een circulair bedrijventerrein

Circulaire bedrijvigheid, bijvoorbeeld de inzameling van textiel, kan per binnenvaartschip worden bediend. De output van dergelijke activiteiten (recycling van textiel) kan ook afgevoerd worden via de binnenvaart. Voor circulair producerende bedrijven kunnen deze terreinen met wateraansluiting in de toekomst dus ook interessant worden. De samenhang van bedrijven die elkaar versterken is hierdoor belangrijk.

Imago en het werkklimaat

Naast de fysieke vestigingsfactoren speelt het werkklimaat en imago ook een belangrijke rol. Voldoende voorzieningen en levendigheid zorgt voor een inspirerende omgeving. Ook krijgt het circulaire gedachtegoed een plaats in de inrichting van de werkomgeving. Steeds meer bedrijven leggen nadruk op een duurzaam en gezond werkklimaat, waar grondstoffen worden hergebruikt. Een dergelijk werkklimaat prikkelt mensen om te komen tot innovaties, prestaties en een hogere tevredenheid bij de klant. Het imago en werkklimaat speelt een steeds grotere betekenis bij de ontwikkeling en herinrichting van (watergebonden) bedrijventerreinen.

2.3 Conclusie: de belangrijkste vestigingseisen

Op basis van deze update komen we voor watergebonden bedrijven in de regio Arnhem-Nijmegen tot onderstaande vestigingseisen. Deze zijn ten dele overgenomen uit het onderzoek uit 2015 en aangevuld met nieuwe vestigingsplaatsfactoren.

- Kavelgrootte/ kadelengte. Voor productie- en logistieke bedrijven minimaal zo'n 2 hectare, in toenemende mate ook groter dan 4 hectare met mogelijkheden voor uitbreiding. Voor toeleverende en/of dienstverlenende bedrijven en startups worden ook kleinere kavels gevraagd.
- Goede verbindingen naar het Europese achterland; multimodaliteit
- Optimale bereikbaarheid:
 - Diepgang van vaarwegen en kades;
 - Diepgang van kades: Het behandelen van een binnenvaartschip met CEMT-klasse V (met een laadvermogen van 2.750 ton) vraagt om een diepgang van circa 3,00 meter .
- Beschikking over multimodale ontsluiting;
- Planologische randvoorwaarden:
 - Planologische zekerheid en snelle besluitvorming is een voorwaarde om over te gaan tot investeringen;

²¹ Nearsourcing is het strategisch plaatsen van bedrijfsmatige activiteiten dichtbij de locatie waar de eindproducten worden verkocht.

- Watergebonden bedrijven zijn veelal bedrijven met een hoge milieubelasting. Een belangrijke eis waaraan de vestigingslocatie dan ook moet voldoen is voldoende afstand tot hindergevoelige functies. In een straal van zo'n 400 meter geen hindergevoelige functies als wonen en natuur;
- Voldoende mogelijkheden voor hoogbouw (tot 16 meter), op termijn kan er vraag ontstaan naar een bebouwingshoogte tot 25 meter als gevolg van robotisering;
- Voldoende milieuruimte (geschikt voor zwaardere milieucategorieën), overdag en 's nachts.

Daarnaast hebben we aandacht besteed aan de vestigingseisen van bedrijven in de circulaire economie. De volgende vestigingseisen zijn

- Bereikbaarheid;
- Fysieke nabijheid van toeleveranciers en/of ketenpartners;
- Omvang van een circulair bedrijventerrein;
- Imago en het werkklimaat.

Op basis van bovenstaande analyse komen we tot de volgende concrete vestigingseisen:

- V1 – Voldoende diepgang vaarweg;
- V2 – Voldoende diepgang kade;
- V3 – Kavelgrootte/kadelengte;
- V4 – (Fysieke) nabijheid toeleveranciers/klanten;
- V5 – Planologische randvoorwaarden (voldoende milieu/geluidsruimte);
- V6 – Multimodaliteit;
- V7 – Imago.

3 Aanbod

3.1 Inleiding

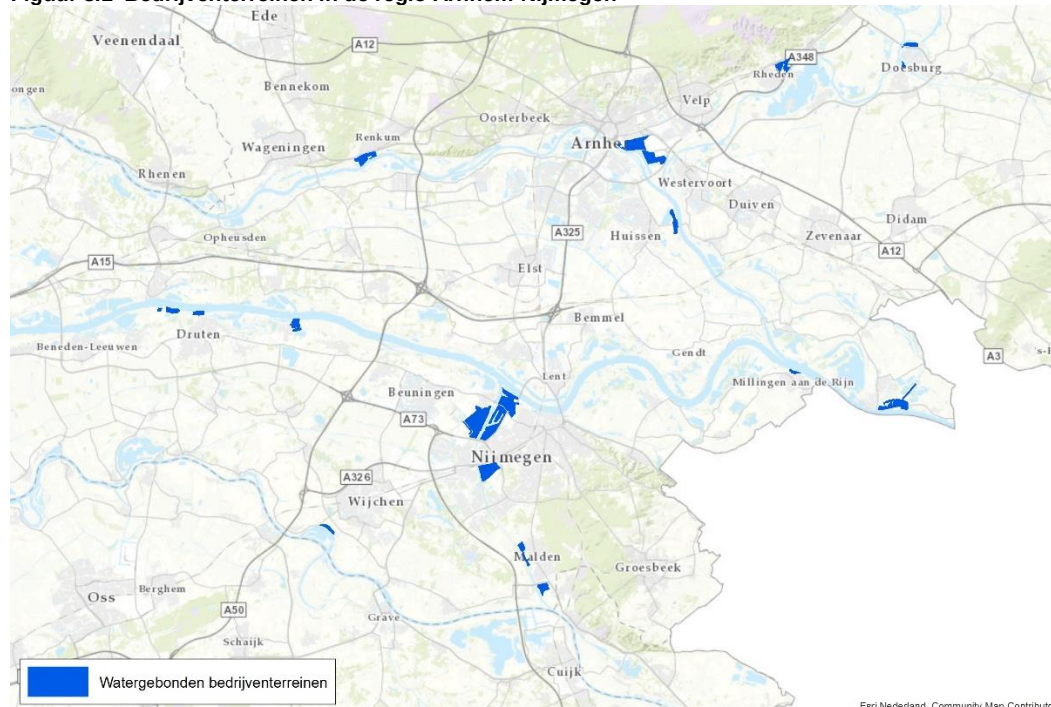
In de monitoring van het RPW Arnhem-Nijmegen in 2018 is geconcludeerd dat er in de regio geen uitgeefbaar aanbod beschikbaar is op watergebonden bedrijventerreinen. Ecorys heeft in eerder onderzoek voor de periode 2014 tot 2020 een uitbreidingsvraag van watergebonden en –verbonden bedrijvigheid geraamd van circa 11 hectare. Door toenemende logistieke bewegingen en productie in de (maak)industrie is het niet ondenkbaar dat de ruimtevraag hoger uitvalt. Ook de transitie naar een circulaire economie zorgt, zeker in de transitiefase, voor een hogere ruimtevraag. De ruimtebehoefte blijkt ook in de praktijk manifest. Deze ruimtevraag kan op dit moment echter niet of beperkt worden gehuisvest. In dit hoofdstuk wordt daarom de voorraad van watergebonden bedrijventerrein geanalyseerd met als doel mogelijke (her)ontwikkelingslocaties te identificeren.

3.2 Huidige situatie in de regio Arnhem-Nijmegen

In totaal beschikt de provincie Arnhem-Nijmegen over ruim 2.700 (netto) hectare bedrijventerrein²². Slechts een deel van deze bedrijventerreinen wordt in gebruik genomen door watergebonden bedrijven. Om de potentiële ontwikkel- en herstructureringslocaties van watergebonden bedrijventerrein te identificeren, kijken we naar de bedrijventerreinen die gelegen zijn aan logisch vaarwater (zie Figuur 3.1). Veel bedrijventerreinen in Arnhem-Nijmegen zijn niet gelegen aan vaarwater. Deze bedrijventerreinen hebben geen potentie voor watergebonden bedrijvigheid en worden als zodanig buiten beschouwing gelaten. We onderscheiden twee soorten terreinen:

1. bedrijventerreinen met een kade (paragraaf 3.2.1);
2. bedrijventerreinen gelegen aan vaarwater (paragraaf 3.2.2).

Figuur 3.1 Bedrijventerreinen in de regio Arnhem-Nijmegen



Bron: IBIS Nederland Bedrijvenregister

²² IBIS Gelderland

3.2.1 Bedrijventerrein met een kade

In de regio Arnhem-Nijmegen is in totaal ongeveer 550 netto hectare bedrijventerrein dat middels een directe wateraansluiting (via een kade) ontsloten is (zie Tabel 3.1). Dit wil niet zeggen dat het gehele bedrijventerrein direct met het water verbonden is. Vaak gaat het om enkele kavels en hiertoe behoren ook de bedrijventerreinen waar de kade niet (langer) in gebruik is. Op dergelijke bedrijventerreinen zijn daarom niet alleen watergebonden en -verbonden bedrijven gevestigd.

Tabel 3.1 Bedrijventerreinen in de regio Arnhem-Nijmegen met kade (in eigendom van een particulier, de overheid of niet langer in gebruik)

Gemeentenaam	Plannaam	Bruto	Netto	Direct uitgeefbaar
Arnhem	Westervoortsedijk (Rijnpark)	67,9	62,3	2,9
Arnhem	Kleefse Waard Westervoortsedijk	12,1	9,5	0,0
Berg en Dal	Rijndijk	8,4	8,4	0,0
Doesburg	Gieterij-eiland	4,2	4,2	0,0
Doesburg	Verhuellweg	14,6	10	0,0
Druten	Deest	25,5	24,7	0,0
Druten	Deest uitbreiding	1,9	1,9	0,0
Druten	Drutense Waarden (buitendijks)	22,7	22,7	0,0
Druten	Haven	12,3	12,3	0,0
Heumen	Taaiendijk	9,4	9,0	0,0
Lingewaard	Looveer	27,2	26,4	0,0
Nijmegen	Oost-Kanaalhaven	111,4	96,1	3,0
Nijmegen	Noord-Kanaalhaven	51,9	43,1	2,5
Nijmegen	West Kanaaldijk	100,4	83,4	0,0
Renkum	Parengo	39,0	39,0	0,0
Rheden	Haveland	30,6	29,4	0,0
Wijchen	Loonse Waard	13,7	13,7	0,0
Zevenaar	Spijksedijk	66,7	63,1	0,0
Totaal		605,3	549,1	6,8

Bron: IBIS Gelderland Bedrijvenregister

3.2.2 Bedrijventerreinen gelegen aan vaarwater

In figuur 3.1. zijn bedrijventerreinen met ligging aan het vaarwater, maar zonder kade opgenomen. Er zijn zes bedrijventerreinen gelegen aan logisch vaarwater, waarvan nog 8 hectare direct uitgeefbaar is. Deze terreinen zijn mogelijk interessant vanwege de herstructureringspotentie. Een overzicht van deze terreinen is opgenomen in tabel 3.2.

Tabel 3.2 Bedrijventerreinen en gebieden aan vaarwater (zonder kade) in de regio Arnhem-Nijmegen

Gemeente-naam	Plannaam	Bruto	Netto	Direct uitgeefbaar
Arnhem	Industriepark Kleefse Waard	39,8	34,2	3,6
Beuningen	Sluis Weurt	22,0	20,6	0,0
Heumen	De Hoge Brug	13,0	12,2	0,0
Heumen	Sluisweg	22,9	18,8	0,0
Nijmegen	Winkelsteeg NXP	64,0	57,1	4,4
Renkum	Groene Waarden	8,9	8,9	0,0
Totaal		163,6	145,4	8,0

Bron: IBIS Gelderland Bedrijvenregister

Na de analyse van de terreinen die aan logisch vaarwater liggen, blijkt dat met name Industriepark Kleefse Waard (gelegen in Arnhem) een interessant terrein is voor watergebonden en –verbonden bedrijvigheid. Hier is nog 3,6 hectare beschikbaar, maar niet op kadegebonden kavels. Aansluitend ligt Koningspleij Noord. Dit is een voormalig bedrijventerrein waarvan de ontwikkeling destijds als gevolg van de economische crisis gestopt is. De grond heeft vervolgens weer een agrarische bestemming gekregen²³. Het terrein beschikt reeds over een kade, waardoor dit uit de analyse naar voren komt als een van de kansrijke locaties.

3.3 Kansrijke locaties

In hoofdstuk 2 voorgaande hoofdstuk zijn aan de hand van de belangrijkste trends en ontwikkelingen de belangrijkste vestigingseisen voor watergebonden bedrijvigheid geïdentificeerd. Deze vestigingseisen vormen het vertrekpunt voor de analyse die moet leiden tot de meest kansrijke ontwikkellocaties voor watergebonden bedrijventerreinen in de regio Arnhem-Nijmegen. De eerste twee paragrafen van dit hoofdstuk geven een overzicht van de bedrijventerreinen in de regio die een kade hebben en/of aan logisch vaarwater gelegen zijn. Deze terreinen worden per vestigingseis gescoord (+ tot -).

V1, V2 en V3 – Voldoende diepgang vaarweg, kade(lengte) en kavelgrootte

De scoringscriteria voor voldoende diepgang van de verschillende vaarwegen kan worden gebaseerd op de diepgang van de hoofdvaarwegen²⁴ (Waal, IJssel, Nederrijn, Boven-Rijn en het Maas-Waalkanaal afgebeeld in Appendix 1). Aanvullend is het mogelijk om te achterhalen welke scheepstypes worden gefaciliteerd aan de betreffende kades door middel van de kadediepte en lengte^{25,26}.

Voor deze studie is echter gekozen om de terreinen niet te scoren op basis van deze vestigingsplaatsfactoren aangezien er in de interviews geen (capaciteit) belemmeringen zijn geconstateerd. Deze locatiefactoren zijn in die zin niet doorslaggevend voor het selecteren van potentiële ontwikkel- en herstructureringslocaties.

V4 – (Fysieke) nabijheid toeleveranciers

De (fysieke) nabijheid van toeleveranciers is een vestigingseis die per bedrijf apart in beeld gebracht moet worden. Bedrijven hebben immers verschillende toeleveranciers. De fysieke nabijheid van toeleveranciers speelt dan ook een belangrijke rol bij de locatiekeuze van bedrijven. Omdat dit een factor is die speelt op het niveau van een individueel bedrijf is dit voor een bedrijventerrein als geheel niet uit te drukken op basis van een hard scoringscriterium. Daarom hebben wij gekozen om deze vestigingseis niet uit te drukken middels een scoringscriterium.

²³ Cobouw (2016) Arnhem accepteert verlies Koningspleij.

²⁴ RWS (2019), *Waterhoogte t.o.v. N.A.P* <https://waterinfo.rws.nl/#!/kaart/waterhoogte-t-o-v-nap/>

²⁵ Bureau Voorlichting Binnenvaart (2019), *Scheepstypen*

²⁶ Bureau Voorlichting Binnenvaart (2019), *Scheepstypen*

V5 – Planologische randvoorwaarden (voldoende milieu/geluidsruimte)

De scoringscriteria voor hindercategorie zijn als volgt

- Hindercategorie 4.2 of groter is gelijk aan ++
- Hindercategorie 3.2 is gelijk aan +
- Hindercategorie kleiner dan 3.2 is gelijk aan -

V6 – Multimodaliteit

De scoring van multimodaliteit is afhankelijk van de ontsluiting van het desbetreffende terrein via de weg (+), het spoor (+) en binnenvaart (+).

V7 – Imago

Het imago van een bedrijventerrein wordt vastgesteld door een schouw van terreinen, kennis van onze bedrijventerrein experts in combinatie met deskresearch. Hierbij kijken we naar de doelgroep van het terrein (+) en de fysieke staat van panden (+).

Gemeente	Bedrijventerrein	Kade	V5	V6	V7
Arnhem	Westervoortsedijk (Rijnpark)	Ja	++	++	++
Arnhem	Kleefse Waard Westervoortsedijk	Ja	++	++	++
Arnhem	Koningspleij Noord	Ja	++	++	ntb
Berg en Dal	Rijndijk	Ja	++	++	++
Doesburg	Gieterij-eiland	Ja		++	+
Druten	Deest	Ja	-	++	++
Druten	Deest uitbreiding	Ja	++	++	++
Druten	Drutense Waarden (buitendijks)	Ja	++	++	++
Druten	Haven	Ja	++	++	++
Heumen	Taaiendijk	Ja	++	++	++
Lingewaard	Looveer	Ja	++	++	++
Nijmegen	Oost-Kanaalhaven	Ja	++	++	++
Nijmegen	Noord-Kanaalhaven (Engie-terrein)	Ja	++	++	++
Nijmegen	West Kanaaldijk	Ja	++	++	++
Renkum	Parenco	Ja	++	++	++
Rheden	Haveland	Ja	-	++	++
Wijchen	Loonse Waard	Ja	-	++	++
Zevenaar	Spijksedijk	Ja	++	++	++
Arnhem	Industriepark Kleefse Waard	Nee	++	++	++
Beuningen	Sluis Weurt	Nee	n.v.t.	--	++
Doesburg	Verhuellweg	Ja	n.v.t.	--	++
Heumen	De Hoge Brug	Nee	n.v.t.	--	++
Heumen	Sluisweg	Nee	n.v.t.	--	++
Nijmegen	Winkelsteeg NXP	Nee	n.v.t.	--	++

De analyse van de vestigingsfactoren heeft een lijst van acht potentiële (her)ontwikkelingslocaties opgeleverd. Om een compleet beeld te krijgen van de bedrijventerreinen voeren we gesprekken met de betreffende gemeentes.

Daarbij zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen:

- Eventuele leegstaande panden op kadegebonden kavels;
- Niet gebruikte en/of niet intensief gebruikte bedrijventerreinen aan het water;
- Eventuele interessante ontwikkellocaties.

De informatie uit deze gesprekken worden in tabel 3.3 gepresenteerd.

Tabel 3.3 Kansrijke watergebonden locaties in Arnhem-Nijmegen

Gemeente	Plannaam	Gebruiksvorm (intensief / niet intensief)	Potentie voor ontwikkeling of herstructurering
Arnhem	Kleefse Waard Westervoortsedijk	De kade wordt voor een breed scala aan activiteiten (op/overslag, reparatie, ligplaats) gebruikt	Ten zuiden van IPKW en Kleefse Waard Westervoortsedijk ligt voormalig bedrijventerrein Koningspleij Noord. Dit is nu agrarische grond en hoeft enkel bouwrijp gemaakt te worden om te kunnen ontwikkelen. Het gebied beschikt al over een kade. Er liggen echter contracten voor de ontwikkeling van een zonneveld.
Druten	Excluton (Drutense Waarden)	Oude Veerstoep aanwezig, maar is momenteel niet in gebruik genomen	Ten westen van "Noord-Zuid" is er op de lange termijn potentie voor nieuwe ontwikkeling.
Lingewaard	Looveer	De kade wordt intensief gebruikt voor het aan- en afleveren van grondstoffen (zand, grind, beton, e.d.).	VBI en Van Dalen zien ontwikkeling van het terrein als vergroten van productie/opslag en om veiligheid te borgen
Renkum	Parenco	Parenco is een afgesloten terrein dat enkel in gebruik is door de papierfabriek (Parenco zelf). De kade wordt niet intensief gebruikt.	Uit de bestudering van luchtfoto's blijkt dat op het terrein van Parenco ruimte is voor inbreiding. I.c.m. de niet-intensief gebruikte kade biedt dit potentie voor herstructurering.
Doesburg	Verhuellweg	Rotra, logistiek dienstverlener, maakt intensief gebruik van de kade	In het verleden zijn haalbaarheidsstudies uitgevoerd voor de uitbreiding (+ 20 ha) van Rotra en handelsbedrijf Ubbink. Dit bleek (financieel) onhaalbaar.
Nijmegen	Noord-Kanaalhaven (ENGIE-terrein)	Containerterminal BCTN maakt intensief gebruik van de kade	Door de herinrichting van ENGIE ontstaan mogelijkheden voor herstructurering van (nieuwe) watergebonden bedrijvigheid
Zevenaar	Spijksedijk	De kade wordt gebruikt voor op/overslag van zand en grind (i.e. Wezendonk Zand en Grind)	Het aanleggen van een nieuwe loswal en overnachtingshaven
Berg en Dal	Rijndijk	Kade wordt gebruikt voor scheepsbouw	Eventueel uitbreiding van (elektrisch) scheepsbouw bedrijf

Bron: Interviews met gemeentes

3.4 Conclusie: potentiële ontwikkel- en herstructureringslocaties

Momenteel is er geen beschikbaar aanbod van watergebonden terreinen in de regio Arnhem-Nijmegen. Dit kan op termijn leiden tot een knelpunt. In deze studie gaan wij op zoek naar potentiële ontwikkel en herstructureringslocaties.

Op basis van een update van de vestigingseisen, analyse van het beschikbare aanbod, deskresearch en (telefonische) gesprekken met gemeentes hebben we inzicht verkregen in potentieel interessante ontwikkellocaties voor watergebonden activiteit in de regio Arnhem-Nijmegen:

- Koningspleij Noord

Ook zien we op de volgende terreinen potentie voor uitbreiding van bestaande bedrijvigheid. Het gaat hierbij om potentiële ontwikkellocaties, maar zonder uitbreiding van het watergebonden aanbod in de regio Arnhem-Nijmegen:

- Uitbreiding Looveer (twee bedrijven)
- Uitbreiding Excluton (Drutense Waarden)
- Uitbreiding Rijndijk (Berg en Dal)

Ook voor herstructurering zien wij op de volgende terreinen kansen:

- Verhuellweg (inbreiding van Koninklijk Rotra of Ubbink)
- Spijksedijk (leegstand kan interessant zijn voor ruimte-extensievere watergebonden bedrijvigheid)
- Parenco (inbreiding op de locatie van papierfabriek Parenco)
- Noord-Kanaalhaven (ENGIE-terrein)

Deze terreinen lichten we in de volgende hoofdstukken nader toe.

4 Potentiële ontwikkellocaties

4.1 Inleiding

Voor de ontwikkeling van terreinen in de regio Arnhem-Nijmegen zijn enkele locaties waar de juiste randvoorwaarden (vestigingseisen) aanwezig zijn. De mate van investering en de termijn waarop deze plaats kan vinden is echter nog niet duidelijk. In aanvulling op het derde hoofdstuk, selectie van de ontwikkellocaties, gaan we nader in op een potentiële ontwikkellocatie: Koningspleij Noord en uitbreiding van bestaande bedrijvigheid op bedrijventerreinen Looweer, Drutense Waarden (Excluton) en Rijndijk. Naast een korte beschrijving van het bedrijventerrein en mogelijke ontwikkelingen lichten we de hoogte van de investeringen en de termijn toe. In de bijlage hebben we de *factsheet* van IPKW toegevoegd (zie Bijlage 3).

4.2 Koningspleij Noord

De huidige bedrijventerreinen Industriepark Kleefse Waard en Kleefse Waard Westervoortsedijk (blauw kader) zijn gelegen aan de Nederrijn. Het gebied beoogd voor uitbreiding, Koningspleij Noord, ligt ten zuiden van bedrijventerrein IPKW. De eventuele ontwikkeling van dit terrein is niet nieuw. In het verleden zijn er verschillende plannen geweest om Koningspleij Noord te ontwikkelen.

Voor 2012 was het terrein beoogd voor innovatieve industriële bedrijven. Destijds is besloten het terrein af te waarden en in gebruik te nemen als landbouwgrond. Eind 2016 heeft de gemeenteraad besloten om de coördinatieprocedure voor het plaatsen van zonnepanelen en windturbines te starten. Daarna (in 2017) is het bestemmingsplan en het MER²⁷ aangepast en vastgesteld. In de MER wordt tevens de beoogde locatie voor het (agrarische) zonneveld afgebeeld (zie figuur 4.1). Door de verwachting van toekomstige behoefte aan watergebonden bedrijventerrein in de regio kan Koningspleij Noord weer in beeld komen als potentiële ontwikkellocatie. De mogelijkheden hiertoe zijn echter afhankelijk van de ontwikkelingen van een zonneveld op de locaties. Achtereenvolgens gaan we kort in op de karakteristieken van Kleefse Waard Westervoortsedijk en Koningspleij Noord en de randvoorwaarden voor een eventuele ontwikkeling van deze laatste.

De bedrijventerreinen IPKW, Kleefse Waard Westervoortsedijk en Koningspleij Noord hebben de volgende kenmerken:

- Het gezamenlijk oppervlakte van Industriepark Kleefse Waard en Kleefse Waard Westervoortsedijk (blauw kader) is gelijk aan circa 65 hectare. Het Koningspleij Noord terrein (rood kader) heeft een oppervlak van circa 20 hectare.
- Op basis een schouw in het gebied duiden we de volgende functies van de *Nieuwe Haven*²⁸:

Figuur 4.1 Bedrijventerreinen Industriepark Kleefse Waard en Kleefse Waard Westervoortsedijk (blauw kader) en potentieel ontwikkelgebied Koningspleij Noord (rood kader), incl. beoogd zonneveld (rood)



²⁷ Tauw (2017), *MER Windpark en zonneveld Koningspleij-Noord en bedrijventerrein Kleefse Waard*

²⁸ De Nieuwe Haven is gelegen aan de rechteroever van de Nederrijn en ten westen van bedrijventerrein IPKW Westervoortsedijk

- Enerzijds worden grondstoffen (olie, zand, grind) en projectlading op/overgeslagen door watergebonden bedrijven.
- Achterin de nieuwe haven worden scheepsbouw en reparatiewerkzaamheden uitgevoerd.
- Naast deze nautische bedrijvigheid is er plaats voor recreatie (kanoën, vissen en een jachthaven).
- Ook functioneert de haven als ligplaats voor cruiseschepen.
- Verspreid in het havengebied zijn 14 woonligplaatsen²⁹.
- De *Nieuwe Haven* faciliteert grote binnenvaartschepen.
- Sterk multimodaal karakter door de ontsluiting via water, weg en eventueel spoor. Voor wegvervoer wordt het terrein ontsloten via de N325 naar de A12 en A325. Bij vervoer over water maakt men gebruik van de Nederrijn. Per spoor is er een aftakking van het emplacement naar het bedrijventerrein, maar deze is momenteel niet in gebruik.
- De Nieuwe Havenweg beschikt over een harde kade met een totale lengte van 1.300 meter.

Randvoorwaarden

Meerdere bedrijven (met name scheepsreparatie en onderhoud) hebben interesse getoond om zich op dit terrein te vestigen. Volgens een peiling onder de ondernemers in het gebied hebben zij behoefte aan uitbreiding van circa 5.000 m². Deze interesse komt specifiek van watergebonden bedrijven en toeleveranciers van materialen zowel binnen als buiten de regio.

Om ontwikkeling van het terrein mogelijk te maken gelden de volgende randvoorwaarden:

- Koningspleij Noord moet worden **opgehoogd** naar maaiveld. Overigens is deze investering ook noodzakelijk om het terrein als zonneveld in gebruik te nemen.
- Er zijn enkele **infrastructurele aanpassingen** nodig om een goede afwikkeling van het verkeer mogelijk te maken.

Ten tijde van het schrijven van dit onderzoek is de gemeente Arnhem bezig met het opstellen van een visie op de Nieuwe Haven welke als doel heeft de koers te bepalen voor het gebied.

4.3 Uitbreiding Looweer

Het bedrijventerrein Looweer is gelegen aan de Nederrijn ten zuiden van Arnhem (zie figuur 4.2) en voorziet voornamelijk in het aan- en afleveren van grondstoffen (zand, grind, beton, e.d.) in de regio. Dagelijks rijden er 500 vrachtwagens af en aan naar de bouwbedrijven: VBI, Van Dalen, ACOB, Heijting, Schraven, Cementbouw.

Sinds 2016 is er sprake van een eventuele uitbreiding op bedrijventerrein Looweer. Na twee jaar laat een definitief besluit nog op zich wachten, maar de twee grootste werkgevers op het terrein, VBI en Van Dalen, hebben aangegeven capaciteitsuitbreiding als noodzakelijk te ervaren voor het vergroten van productie en opslag. De beoogde uitbreiding is gelijk aan circa 14 hectare.

Het bedrijventerrein Looweer heeft de volgende kenmerken:

Figuur 4.2 Bedrijventerrein Looweer



²⁹ Gemeente Arnhem (2018), Rapport Actualisatie Onderzoek Veiligheid Nieuwe Havenweg Arnhem

- De omvang van het bedrijventerrein Looveer is gelijk aan 26,4 hectare.
- Het terrein beschikt over 2 kades (beide in particulier eigendom):
 - De kade ten noorden van de kern Looveer, heeft een lengte van 80 meter en wordt in gebruik genomen door de naastgelegen bouwbedrijven.
 - De zuidelijke kade is geen harde kade en heeft een lengte van 70 meter. Deze kade fungeert als ligplaats.
- Het terrein is voorzien van een hogere milieucategorie, 5.2.
- Er is een sterke samenhang tussen de gevestigde bouwbedrijven. Samen met Van Dalen heeft VBI, voorloper op de markt voor recycling, activiteiten op Looveer ontwikkeld.
- Het terrein wordt via de Nederrijn ontsloten op zowel de IJssel als de Waal, en daarmee verderop tevens op het Amsterdams Rijnkanaal en de Lek. In het interview met de gemeente Lingewaard werd aangegeven dat de toegangsweg een knelpunt vormt. Het tegemoetkomende vrachtverkeer heeft immers geen uitwijkmogelijkheden. Ook stroomt de weg bij hoogwater gedeeltelijk over, waardoor vrachtverkeer en fietsers op dezelfde rijweg terecht komen.

Randvoorwaarden

De uitbreiding van Looveer valt ten deel aan de beoogde capaciteitsuitbreiding van VBI en Van Dalen. In de toekomst voorzien zij een sterke toename van de productie en opslag van bouwmaterialen (+ 50%). Voor de ontwikkeling van het terrein geldt dat men rekening moet houden met de toegankelijkheid van de toegangsweg. Deze moet worden opgehoogd/beschermd, zodat het terrein in de toekomst beschermt blijft tegen hoogwater.

4.4 Uitbreiding Drutense Waarden (Excluton)

De bedrijvigheid op het terrein Drutense Waarden, gelegen aan de Waal ten westen van Druten, voorziet hoofdzakelijk in de op/overslag van grondstoffen voor de productie van beton voor Excluton. De potentiële uitbreiding komt dan ook in eerste instantie ten goede aan de uitbreiding van Excluton, maar creëert geen additioneel aanbod van watergebonden terrein in de regio. Op de lange termijn is er ten westen van "Noord-Zuid" potentie voor een nieuw te ontwikkelen watergebonden terrein.

Figuur 4.3 **Bedrijventerrein Drutense Waarden**



Ruim Baan voor de Drutensche Waarden

In het verleden zijn plannen gemaakt voor het ontwikkelen van een regionaal watergebonden bedrijventerrein³⁰. De plannen, beschreven in het plan 'Ruim Baan voor de Drutensche Waarden', bestaan uit een uitbreiding van de binnendijkse bedrijventerreinen, waardoor kansen ontstaan voorerschikking van bedrijven. De buitendijkse terreinen kunnen zo beschikbaar komen voor bedrijven die ook daadwerkelijk gebruik maken van vervoer over water. De plannen worden ook vermeld in het RPB Rivierenland 2012-2016 en het RPW Arnhem-Nijmegen. De plannen zijn tot op heden niet uitgevoerd en op dit moment ook niet actief.

³⁰ Consortium Drutensche Waarden (2007), Startnotitie Milieueffect Rapportage Drutensche Waarden

4.5 Uitbreiding Rijndijk

Op bedrijventerrein Rijndijk, nabij Millingen aan de Rijn, is eventueel sprake van uitbreiding van het gevestigde (elektrisch) scheepsbouwbedrijf. Deze uitbreiding kan ten westen van het huidige terrein plaatsvinden, maar is nog niet concreet. Ook zal de uitbreiding van bestaande bedrijvigheid het aanbod van watergebonden bedrijvigheid in de regio niet vergroten.

Figuur 4.4 **Bedrijventerrein Rijndijk**



4.6 Conclusie

De locatie **Koningspleij Noord** is aangeduid als potentiële ontwikkellocaties. De potentie van dit terrein (i.e. vestigingseisen) en bijkomende randvoorwaarden zijn nader beschreven. In de conclusie duiden we de mate van investering en de bijbehorende termijn (weergegeven in Figuur 6.1). Ook de uitbreiding van bestaande bedrijvigheid op Looveer, Excluton en Rijndijk worden toegelicht.

Ontwikkeling van Koningspleij Noord

Koningspleij Noord beschikt over de volgende vestigingseisen voor watergebonden bedrijvigheid:

- Voldoende diepte vaarwater, kadediepte en manoeuvreerruimte (V1 en V2);
- Beschikking over kades met voldoende lengte (V3);
- Ligging nabij Arnhem. Koningspleij Noord, de nabijheid van bedrijventerrein Kleefse Waard (V4);
- Multimodale ontsluiting via de weg en binnenvaart (V6);
- Koningspleij Noord kan worden aangesloten op bedrijventerrein IPKW en Kleefse Waard Westervoortsedijk hetgeen het imago en dynamiek met omliggende terreinen vergroot (V7).

Voor de ontwikkeling van Koningspleij zijn infrastructurele aanpassingen nodig. Ook moet het terrein worden opgehoogd. Aangezien de infrastructuur nog voor een groot deel aanwezig is, zal het terrein op relatief korte termijn met een beperkte investering ontwikkeld kunnen worden.

Uitbreiding van Looveer, Excluton (Drutense Waarden) en Rijndijk

Om de uitbreiding van Looveer mogelijk te maken zal de toegangsweg moeten worden opgehoogd. Aan de uitbreiden van Looveer zijn hoge investeringskosten verbonden. Ook is deze ontwikkeling van Looveer sterk afhankelijk van de capaciteitsuitbreiding van VBI en Van Dalen. Een eventuele uitbreiding wordt naar verwachting in gebruik genomen door de gevestigde bouwbedrijven. Uitbreidingen van Excluton en Rijndijk creëren, net als uitbreiding van Looveer geen nieuw aanbod voor watergebonden bedrijvigheid.

5 Potentiële herstructureringslocaties

5.1 Inleiding

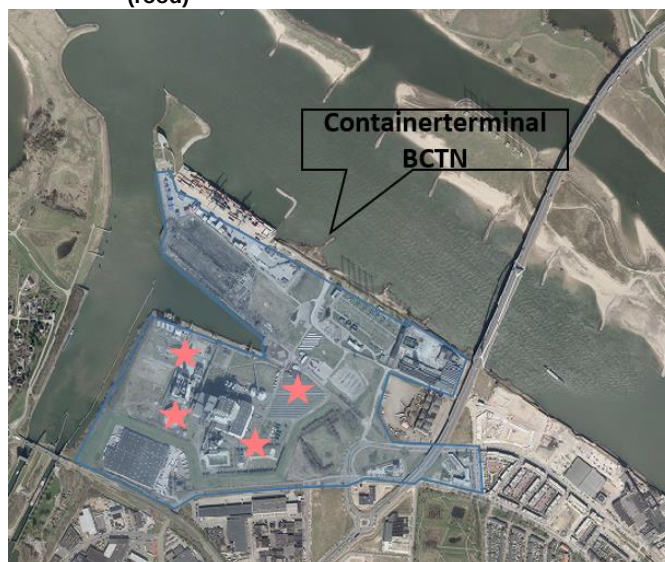
Bedrijventerreinen zijn in de loop der tijd niet altijd optimaal ingericht. Op sommige locaties kan sprake zijn van inefficiënt ruimtegebruik, worden kadefaciliteiten niet tot weinig gebruikt of is van synergie geen sprake. Soms kan deze inefficiëntie met een (kleine) ingreep verholpen worden. Met het oog op de toekomst is het wenselijk om deze locaties te inventariseren en eventueel herstructurering te overwegen. In aanvulling op het derde hoofdstuk, waarbij de potentiële herstructureringslocaties zijn geselecteerd, gaan we nader in op bedrijventerreinen Noord-Kanaalhaven, Verhuellweg, Spijksedijk en Parenco. Naast de korte beschrijving volgt in de bijlage een *factsheet* van de terreinen (zie Appendices 5, 6 en 7).

5.2 Bedrijventerrein Noord-Kanaalhaven (ENGIE-terrein)

Figuur 5.1 Bedrijventerrein Noord-Kanaalhaven (blauw kader) en potentiële locaties voor nieuwe bedrijvigheid (rood)

Noord-Kanaalhaven, aan de westzijde van Nijmegen, diende als locatie voor energiecentrale Gelderland. In het vervolg wordt het bedrijventerrein als ENGIE-terrein aangeduid. Als gevolg van het slopen van de energiecentrale wordt het gebied heringericht. Een deel van de locaties worden voorzien voor nieuwe bedrijvigheid, waaronder watergebonden bedrijvigheid (zie Figuur 5.1). Herinrichting van het bestaande terrein creëert mogelijkheden voor diverse bedrijfsactiviteiten:

- energiegebonden bedrijvigheid;
- watergebonden bedrijvigheid;
- overige bedrijvigheid.



De synergie tussen de verschillende type bedrijvigheid zal een belangrijke rol gaan spelen. Momenteel beschikt het terrein over de volgende kenmerken:

- focus op synergie tussen huidige energie- en overslagfaciliteiten;
- sterk multimodaal karakter door overslag via het water en de weg;
- voldoende diepgang kade en vaarwater.

Randvoorwaarden

ENGIE streeft ernaar in de zomer 2020 een nieuw bestemmingsplan en een gebiedsvisie voor de komende 20 jaar vast te stellen. De kaders waarbinnen het terrein verder ontwikkeld kan worden, zijn met de gebiedsvisie uitgewerkt. De randvoorwaarden voor herstructurering van het terrein zijn dus nog sterk afhankelijk van de gekozen visie, maar naar verwachting gelden de volgende randvoorwaarden:

- De hoogte van de investering is onzeker door de aanwezigheid van ondergrondse infrastructuur (zoals koeltanks). In de toekomst zal worden vastgesteld of de ondergrondse infrastructuur volledig moet worden verwijderd/aangepast³¹. Ook de (zeer) recent aangewakkerde discussie rondom het Programma Aanpak Stikstof (PAS) maakt de invulling van infrastructurele ontwikkelingen onzeker.

³¹ ENGIE (2019), *Nieuwe bestemming terrein Centrale Gelderland*

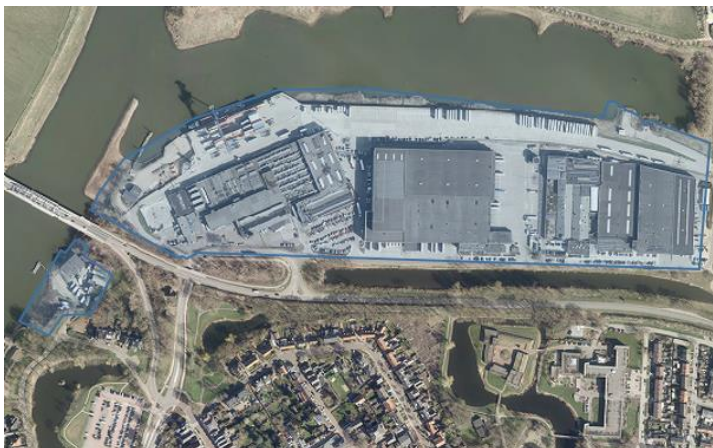
- Ook het uitbaggeren van de insteekhaven en aanpassingen aan de bovengrondse infrastructuur behoren eventueel tot de benodigde ingrepen.

5.3 Bedrijventerrein Verhuellweg (Rotra terrein)

Het bedrijventerrein Verhuellweg beschikt aan de westkant van het terrein over kadefaciliteiten (zie Figuur 5.2). Het terrein wordt ingevuld door twee gevestigde bedrijven:

- Koninklijke Rotra, logistiek dienstverlener, voorziet in de op/overslag van verschillende goederen en maakt hierbij intensief gebruik van de kade.
- Handelonderneming Ubbink is een producent van verwarmings- en ventilatiesystemen.

Figuur 5.2 Bedrijventerrein Verhuellweg



In 2016 hebben beide bedrijven een haalbaarheidsonderzoek geïnitieerd naar eventuele uitbreiding van het terrein met circa 20 hectare. De beoogde uitbreiding ging de natuur, leefklimaat, verkeersdruk, cultuurhistorie, waterhuishouding, etc. aan. Mede door deze facetten is uitbreiding uiteindelijk financieel onhaalbaar bevonden. Wel wordt er gekeken naar alternatieven. Eén van deze alternatieven is inbreiding op de huidige locatie.

5.4 Bedrijventerrein Spijksedijk

Spijksedijk ligt ten oosten van de kern tolkamer nabij de Duitse grens. Historisch gezien werd het terrein gebruikt voor steenfabricage. Vandaag de dag bestaat de bedrijvigheid uit onder meer transport, productieactiviteiten, overslag (vooral bulkgoederen), opslag van metaal en recycling. Het gebied beslaat een oppervlakte van circa 66 hectare (zie Figuur 5.3)³².

Naar verwachting gaan de volgende ontwikkelingen op en rond Spijksedijk in de toekomst een rol spelen:

- Aanleggen van een overnachtingshaven;
- Aanpassing aan de dijk in verband met het hoogwaterbeschermingsprogramma;
- Een fietspad tussen Tolkamer en de Duitse grens.

Ook bestaat de wens voor het ontwikkelen van een nieuwe loswal. Er zijn momenteel twee loswallen in het gebied (op bedrijventerrein Spijksedijk en tussen Spijk/Tolkamer). Met name de wens om tussen Spijk en

Figuur 5.3 Bedrijventerrein Spijksedijk (blauw kader)



³² Gemeente Rijnwaarden (2016), *Bestemmingsplan Bedrijventerrein Spijksedijk 2016*

Tolkamer een nieuwe loswal te ontwikkelen heeft invloed op de watergebonden bedrijvigheid in het gebied. Een dergelijke ontwikkeling biedt mogelijkheden om meer goederen van en naar de Rijnwaarden te transporteren³³.

5.5 Bedrijventerrein Parenc

Parenc is gelegen ten zuiden van de kern Renkum, met een ontsluiting op de Nederrijn en een ontsluiting op de weg via de N225. De watergebonden bedrijvigheid op het terrein is een papierfabriek. De bedrijfsactiviteiten lopen uiteen van het sorteren van oud papier, verwerking tot pulp en productie van papier. Ook beschikt het bedrijf over waterzuivering en een biomassa-installatie³⁴.

Momenteel wordt de kade niet intensief gebruikt door Parenc. In de toekomst ontstaan er wellicht mogelijkheden om de kade intensiever te gebruiken. Eventueel ook door (andere) watergebonden bedrijven³⁵. Daarmee vormt ook inbreiding van Parenc een kans voor de ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid op bedrijventerrein Parenc.

Figuur 5.4 Bedrijventerrein Parenc



In deze studie worden slechts de ruimtelijk economische aspecten meegenomen, waarbij de aspecten voor de leefomgeving buiten beschouwing worden gelaten.

5.6 Conclusie

Vier locaties zijn aangeduid als potentiële herstructureringslocaties: ENGIE-terrein, Verhuellweg, Spijksedijk en Parenc. In deze conclusie duiden we (waar mogelijk) de hoogte van investering en de bijbehorende termijn. Vergeleken met ontwikkellocaties geldt over het algemeen een lagere investeringsbehoefte bij herstructureringslocaties.

- Herstructureringsmaatregelen voor het **ENGIE-terrein** zijn nog onzeker in verband met de aanwezigheid van (ondergrondse) infrastructuur (onder andere koeltanks, verkeersontsluiting) en uitbaggeren van de insteekhavens. Tevens is de ontwikkeltermijn afhankelijk van de termijn waarbinnen het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.
- Ontwikkeling en capaciteitsuitbreiding van **Verhuellweg** is 'financieel onhaalbaar' bevonden. Wel wordt gekeken naar inbreidingsmogelijkheden. Deze vormen een goedkoper alternatief om te komen tot capaciteitsuitbreiding van Rotra en Ubbink.
- De ontwikkeling van een nieuwe loswal en overnachtingshaven hebben invloed op de watergebonden bedrijvigheid in en rond **Spijksedijk**. Wel zal deze ontwikkeling naar verwachting relatief hoge investeringskosten met zich meebrengen en op lange termijn plaatsvinden.
- Herstructureringslocatie **Parenc** biedt potentie, maar vraagt tevens om een relatief hoge investeringsbehoefte.

³³ Ontwikkelingen rondom de Spijksedijk aan de Rijn

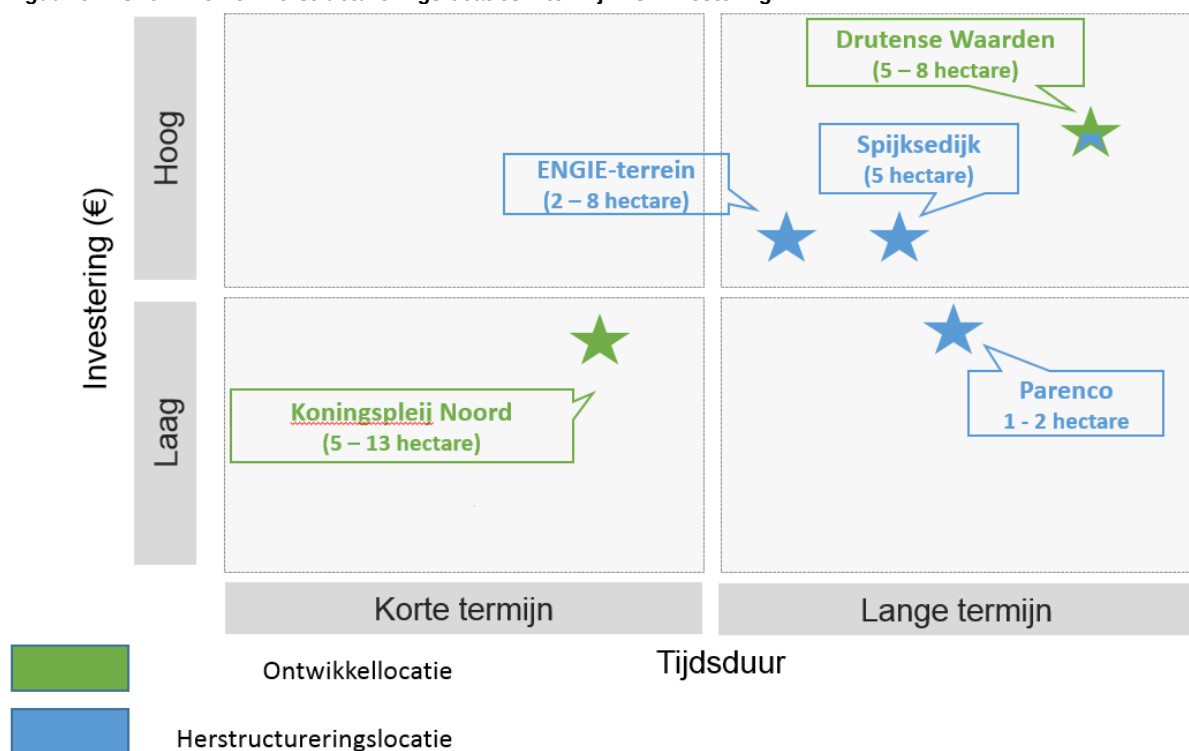
³⁴ Gemeente Renkum (2019), Over Parenc ([website](#))

³⁵ Dergelijke kansen voor inbreiding zijn slechts gebaseerd op de (ruimtelijk) economische aspecten, waarbij de aspecten voor de leefomgeving buiten beschouwing zijn gelaten

6 Conclusie en aanbevelingen

In de voorgaande hoofdstukken zijn de ontwikkel- en herstructureringslocaties toegelicht. Op basis van de investeringsbehoefte en de beoogde termijn die met de ontwikkeling gemoeid zijn, is een prioritering gemaakt van de potentiële locaties (zie Figuur 6.1). Om deze matrix te duiden wordt de plaats van de terreinen toegelicht.

Figuur 6.1 Ontwikkel- en herstructureringslocaties – termijn vs. investering



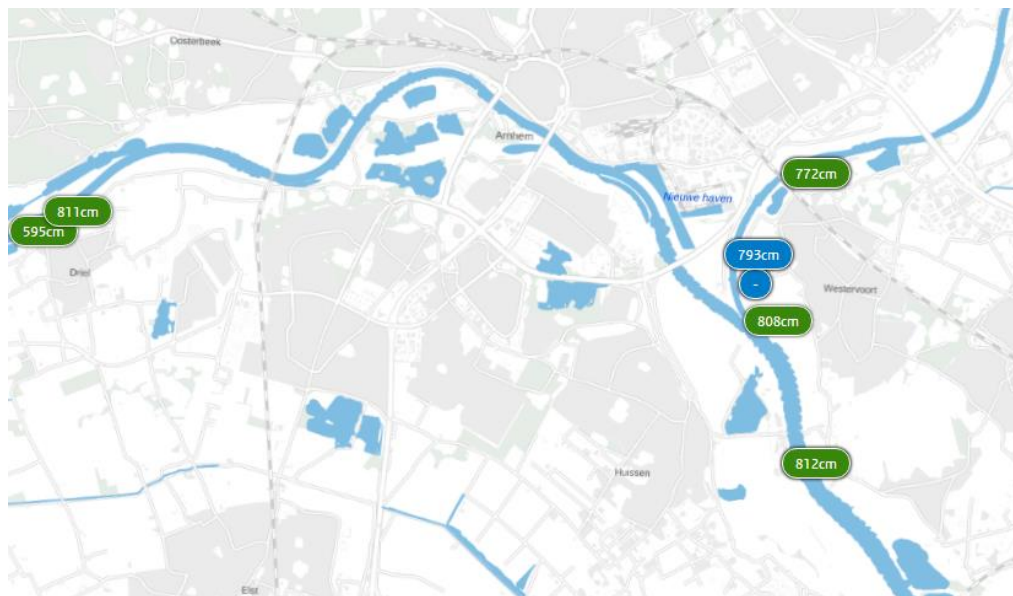
- Door een relatief lage investering in combinatie met actuele interesse van marktpartijen is **Koningspleij Noord** de meest geschikte locatie voor ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid in de regio. Het totale ontwikkelpotentieel van dit gebied is gelijk aan circa 5 tot 13 hectare. Een deel van de kavels op het terrein (naar schatting 4 hectare) kunnen (direct) met een kade worden ontsloten.
- Voor herstructurering selecteren we het **ENGIE-terrein** als potentiële locatie. De hoogte van de investering en de termijn waarop deze plaats kan vinden is nog onzeker (onder andere door het aanpassen/verwijderen van (ondergrondse) infrastructuur eb door de bestemmingsplanprocedure i.r.t. de recente PAS discussie).
- Herstructureringslocaties **Spijksedijk** en **Parenco** bieden potentie, maar hebben tevens een relatief hoge investeringsbehoefte.
- Inbreiding op **Verhuellweg** vormt een geschikt alternatief om te komen tot een (mogelijk beperkte) capaciteitsuitbreiding van (in eerste instantie) bestaande bedrijvigheid (Koninklijke Rotra).
- Op bedrijventerrein **Drutense Waarden (Excluton)** is ontwikkeling nog onzeker (lange termijn). Bij de uitbreiding van het bedrijf Excluton neemt het watergebonden aanbod niet toe.
- Voor de uitbreiding van bestaande bedrijvigheid op bedrijventerrein **Looveer** en **Rijndijk** is een relatief hoge investeringsbehoefte op de lange termijn voorzien. Ook creëren deze ontwikkelingen geen additioneel aanbod van watergebonden bedrijvigheid in de regio.

Het totaalpotentieel van ontwikkel- en herstructureringslocaties voor watergebonden bedrijventerreinen in de regio Arnhem-Nijmegen is gelijk aan 18 – 36 hectare.

Appendices

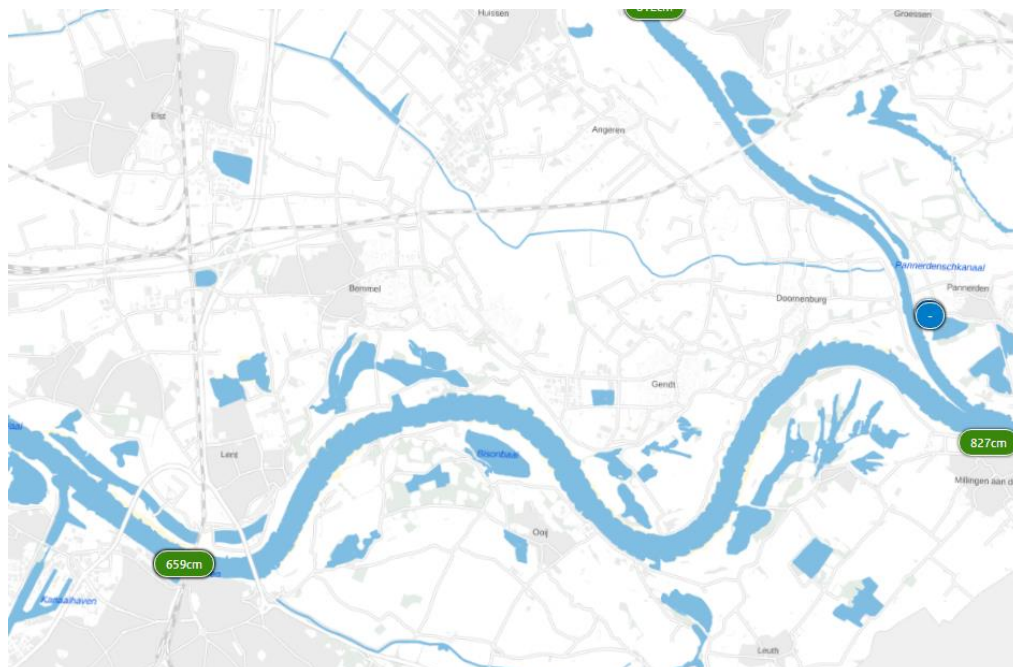
Appendix 1: Vaarwegen Arnhem-Nijmegen

Figuur A 1 Diepte vaarwegen in de omgeving Arnhem



Bron: RWS (2019), waterhoogte (t.o.v. NAP)

Figuur A 2 Diepte vaarwegen in de omgeving Nijmegen



Bron: RWS (2019), waterhoogte (t.o.v. NAP)

Appendix 2: Interviews

Gemeente	Contactpersoon	Interviewdatum
Arnhem	Lianne Hendrink	09/05/2019
Lingewaard	Hans Korfage	09/05/2019
Renkum	Sandra Meullenbruck	17/05/2019
Doesburg	Wendy Timmer	15/05/2019
Over Morgen (Engie)	Mirte van der Vliet	16/05/2019
Zevenaar	Yvette Abbing & Peter Hiemstra	10/05/2019

Appendix 3: Factsheet Koningspleij Noord

Naam: **Koningspleij Noord**

Aanbieder locatie: **Gemeente Arnhem**

Ligging locatie: **Gelegen aan de Nederrijn, welke in connectie staat met zowel de IJssel als de Waal, en verderop tevens met het Amsterdams Rijnkanaal en de Lek. Koningspleij Noord ligt ten zuiden van de terreinen Rijnpark, Het Broek, IJsseloord I en Kleefse Waard BASF. Goede ontsluiting over de weg via de N325**

Oppervlakte: **Bruto 21 hectare**

Uitgeefbaar: **n.v.t.**

Max. milieucategorie (bestemmingsplan): **4.2**

Grondprijs: **n.t.b.**

Overslagfaciliteit (kade): **Ligt wel aan vaarwater en er is een kade aanwezig.**

Kadellengte: **De lengte van de kade vanaf Industriepark Kleefse Waard is circa 500 meter**

Ontsluiting: **Via de weg, de N325 naar de A12 en A325; Per spoor, met aftakking naar werklocatie, maar momenteel niet in gebruik door particuliere partijen; Via het water**



Appendix 4: Factsheet Noord-Kanaalhaven (ENGIE)

Naam: **Noord-Kanaalhaven**

Rin: **1073**

Aanbieder locatie: **Nijmegen**

Ligging locatie:

Oppervlakte: **51,88 ha. Bruto. 43,08 netto.**

Uitgeefbaar: **2,50 ha.**

Max. kavelgrootte:

Max. milieucategorie (bestemmingsplan): **4,1**

Overslagfaciliteit (kade): **Kade aanwezig**

Ontsluiting: **Ontsluiting via het water (de Waal). Over de weg is er ontsluiting via de s100 leidt naar de N326,**

Geen ontsluiting op het spoor.

Bijzonderheden: **Geen**



Appendix 5: Factsheet Verhuellweg (Rotra terrein)

Naam: **Verhuellweg**

Rin: **886**

Aanbieder locatie: **Doesburg**

Ligging locatie: **Gelegen ten noorden van Doesburg, aan Het Zwarte Schaar. Die staat in contact met de IJssel, met de splitsing naar de Oude IJssel dichtbij. Goede ontsluiting over de weg via de N317**

Oppervlakte: **14.9 ha. bruto. 14.2 ha. netto**

Uitgeefbaar: **Geen**

Max. kavelgrootte: **7 ha.**

Max. milieucategorie: **5.1**

Overslagfaciliteit (kade): **Kade aanwezig**

Ontsluiting: **Ontsluiting met kade. Over de weg is er ontsluiting via de N317, welke naar de A348, N338 en N348 leidt. Geen ontsluiting op het spoor.**

Bijzonderheden: **Geen**



Appendix 6: Factsheet Spijksedijk

Naam: **Spijksedijk**

Rin: **140204**

Aanbieder locatie: **Zevenaar**

Ligging locatie: **Liggend aan de Rijn, met ten westen de splitsing naar de Nederrijn. Het ligt ten zuiden van de terreinen Halve Maan 1 & 2**

Oppervlakte: **66,7 ha. bruto. 63,1 ha. netto**

Uitgeefbaar: **0 ha.**

Max. kavelgrootte: **5,3 ha.**

Max. milieucategorie (bestemmingsplan): **5.2**

Grondprijs: Gemiddelde verkoopwaarde: **€70 per m²**

Overslagfaciliteit (kade): **Kade aanwezig bij 1 kavel, particulier eigenaar. Deze kade is circa 75 meter lang**

Ontsluiting: **Geen spoorontsluiting. Via de kade ontsluiting op de Rijn, en verderop op het Nederrijn.**

Over de weg is via de Batavenweg een connectie met de N811

Bijzonderheden: **Voor arbeidsextensieve bedrijvigheid**



Appendix 7: Factsheet Parenco

Naam: **Parenco**

Rin: **1104**

Aanbieder locatie: **Renkum**

Ligging locatie: **Het terrein ligt ten zuiden van Renkum, met een ontsluiting op de Nederrijn en een goede ontsluiting op de weg via de N225**

Oppervlakte: **39,0 ha. bruto. 39,0 ha. netto**

Uitgeefbaar: **0 ha.**

Max. kavelgrootte: **26 ha**

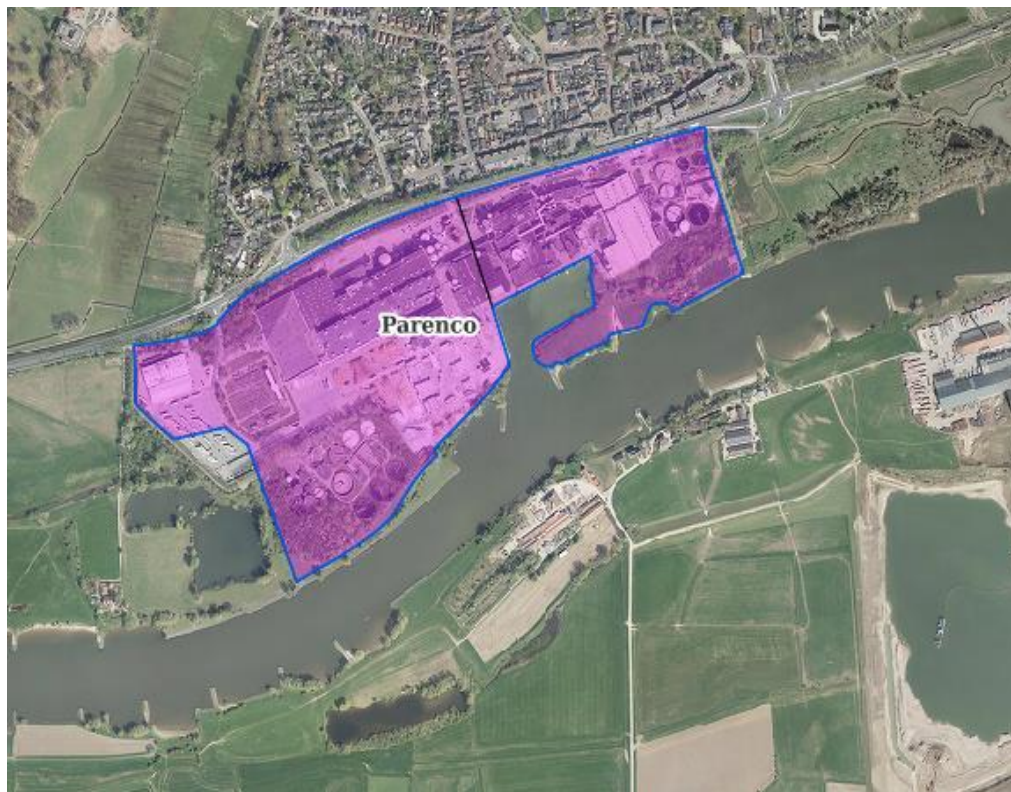
Max. milieucategorie: **4,1**

Overslagfaciliteit (kade): **Kade aanwezig, particuliere eigenaar. 2 kavels met aanwezige kade, waarvan beide uitgegeven zijn. Kavel 1 (grootste kavel): 115m. Kavel 2: 225m**

Ontsluiting: **Geen ontsluiting op het spoor. Via de aanwezige kade is er ontsluiting op de Nederrijn.**

Over de weg is er via de N225 ontsluiting op de N781 en de A50.

Bijzonderheden: **Geen**



Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:

- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas