

Havenupdate 2024 Port of Zwolle

Waar staan we? Hoe nu verder?



Versie: definitief 24 juni 2024

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Vertrekpunt	4
3. Waar staan we nu?	5
4. Hoe verder?	11
Bijlage 1: Intensiveringsonderzoek.....	13
Bijlage 2: Robuuste infrastructuur	19
Bijlage 3: Strategiedocument Verzelfstandiging Port of Zwolle.....	20



1. Inleiding

De havens van de gemeenten Zwolle, Meppel, Kampen zijn verenigd binnen het havenbedrijf *Port of Zwolle* en omvatten een uniek regionaal havenecosysteem gelegen op een strategische plek in Nederland. Port of Zwolle is de logistieke toegangspoort voor de Regio Zwolle (en daarbuiten) waar weg, water en spoorinfra fysiek bij elkaar komen. De Port of Zwolle biedt als multifunctioneel haven- en industriegebied werk aan 1.750 directe en 40.000 indirecte banen en realiseert een directe bruto toegevoegde waarde van 165 miljoen euro en indirect 3,5 miljard euro.

Port of Zwolle is een unieke in het binnenland gelegen (zee)haven, die multimodaal verbonden is met de zeehavens van Antwerpen, Amsterdam en Rotterdam en die daarnaast uitstekende verbindingen heeft richting Noord- en Oost-Nederland en Noord- en Noordoost Europa (waaronder Bremen, Hamburg, de Baltische Staten, Polen en Scandinavië). Van belang is dat bij laag water de vereiste diepgang ook voor grotere schepen gegarandeerd is.

Door de aanwezigheid van een diversiteit aan ondersteunende (maritieme) bedrijven, goed opgeleid personeel, een faciliterende overheid en een prima woonomgeving is er sprake van een uitstekend leef- en werkklimaat. Strategisch gelegen tussen de Randstedelijke- en de noordelijke regio's biedt de Regio Zwolle inclusief de Port of Zwolle, in toenemende mate, een structurele bijdrage aan de economische ontwikkeling en gewenste brede welvaart van Nederland.

Om het havenecosysteem van Port of Zwolle nog beter te laten functioneren en een relevante bijdrage te laten vervullen bij het oplossen van de gezamenlijke (inter)nationale opgaven en transities (op het gebied van ruimte, energie, ketencirculariteit) moet er met behulp van het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen, EU/Brussel, Rijk, Provincies en gemeenten nog steviger worden ingezet op intensivering van de samenwerking en het verder ontwikkelen van de Human Capital Agenda.

2. Vertrekpunt

Begin 2022 liet Port of Zwolle door de STEC-groep de economische potentie en ontwikkelscenario's onderzoeken. Om kansen te benutten werd duidelijk dat de drie gemeenten samen tussen nu en 2050 een extra ruimtebehoefte van 100 tot 150 hectare hebben voor watergebonden en logistieke bedrijventerrein.

De onderzoekers hebben geconcludeerd dat de havengebieden in Port of Zwolle vrijwel volledig zijn uitgegeven en ook de leegstand laag is. Dit vormt een belemmering om de omslag naar een duurzame, circulaire Port of Zwolle te kunnen maken. Autonoom is namelijk al sprake van zo'n 36 tot 72 hectare vraag naar extra ruimte binnen Port of Zwolle. De actieve transitie van de Port of Zwolle leidt tot een additionele ruimtevraag vanuit bestaande en nieuwe bedrijven van zo'n 70 tot 80 hectare. Dat is nog exclusief benodigde ruimte voor bijvoorbeeld (grootschalige) energie-infrastructuur, extra ruimte voor het realiseren van een overstromingsbestendige haven, ruimte voor meer groen en ecologische inrichting. De ruimtevraag doet zich in alle drie de havengebieden van Kampen, Zwolle en Meppel voor.

In november 2022 is het Ambitiedocument Port of Zwolle: 'Sturen op de Toekomst' aangeboden in de gemeenteraden van Zwolle, Kampen en Meppel. Het ambitiedocument noemt vier ontwikkelrichtingen.

1. Verbinding maken/Samenwerken aan projecten: Samen met ondernemers, ketenpartners en andere belanghebbenden uit de regio werken we potentiële businesscases en concrete projecten uit.
2. Ruimte vinden: Beter benutten, herstructurering en transformatie. We onderzoeken de kansen en brengen de beschikbare en benodigde ruimte voor transformatie en verduurzaming in beeld. We onderzoeken met het bedrijfsleven de noodzaak voor havenuitbreiding en de kansen, risico's en alternatieven. Hiermee werken we tegelijkertijd aan kennisontwikkeling en bewustwording van de duurzaamheidsopgave en de mogelijkheden en onmogelijkheden die dit met zich meebrengt.
3. Investerings agenderen: We verbinden het Regio Deal-project Port of Zwolle "Logistieke hub voor circulaire bedrijvigheid" nadrukkelijk met de investeringsagenda van de Regio Zwolle.
4. Organisatieontwikkeling van Port of Zwolle: De ontwikkeling van een haven van de toekomst vraagt om een bijpassende organisatie. We verkennen de professionalisering en de doorontwikkeling van het havenbedrijf.

Als vervolg is in 2023 focus aangebracht op de belangrijkste issues die de aankomende tijd aandacht verdienen. De benodigde uitvoering daartoe is vastgelegd in het Plan van Aanpak Doorontwikkeling Port of Zwolle (juni 2023). Op basis hiervan hebben de deelnemende gemeenten besloten hun bijdrage aan Port of Zwolle structureel te verhogen.

3. Waar staan we nu?

Ten gevolge van de extra personele capaciteit en extra budget is er eind 2023 en begin 2024 focus aangebracht met name op:

- (-) de organisatieontwikkeling van de Port of Zwolle en
- (-) het verduidelijken en agenderen van benodigde investeringen.

Er is ook nadrukkelijke aandacht besteed aan:

- (-) uitbouwen van de samenwerking in de regio en erbuiten,
- (-) het verder onderbouwen van het ruimtelijk en economisch belang en
- (-) het ontwikkelen van voorbeeldprojecten.

Hieronder een samenvatting van de resultaten:

1. De uitkomsten van het Onderzoek Ruimte-intensivering zijn beschikbaar

In het Ambitiedocument (zie hoofdstuk 2) zijn diverse richtpunten geformuleerd om tot 2050 op te koersen. Om aan de ambities te kunnen voldoen is er een duidelijke vraag naar ruimte. Dat kan worden gevonden met (-) het intensiveren en beter benutten van de bestaande fysieke, milieu- en energieruimte in de havengebieden en (-) uitbreiding van de havens. Naast het vinden van ruimte voor uitbreiding is er ook behoefte aan schuifruimte voor havens en bedrijven om te kunnen ombouwen.

Begin 2023 heeft een aanbesteding plaatsgevonden waarbij ARCADIS/Ecorys de onderzoeksopdracht is gegund om te zoeken binnen de bestaande ruimte. In de loop van 2023 is in samenwerking met de omgeving een inventarisatie en analyse uitgevoerd naar de ruimtelijke optimalisatie (beter benutten en intensiveren), herstructurerings- en transformatiemogelijkheden per bedrijventerrein van de Port of Zwolle-havens. De uitkomsten en samenvatting van het onderzoek zijn opgenomen als bijlage 1.

Kort gezegd kan er in de havens van Kampen en Meppel maximaal zo'n 15 procent ruimtewinst worden geboekt en in Zwolle ongeveer 6 procent. Dat is een vanuit de theorie bepaalde ruimtewinst en sterk afhankelijk van medewerking van vastgoedeigenaren. Daarbij zijn zeer grote investeringen van vastgoedpartijen en overheden nodig. Voor meer informatie zie bijlage 1: Intensiveringsonderzoek.

2. De nadere visie voor Port of Zwolle is geformuleerd en de uitvoering voor 2024 is vastgelegd

Gelijktijdig aan onderzoek naar ruimte is een eerdere globale havenvisie verder verduidelijkt. Van hieruit worden de prioriteiten in de uitvoering vastgesteld.

Daarbij zijn drie perioden van uitvoering onderscheiden:

- (-) 2029-2050: de lange termijn ontwikkelingen → Toekomstvisie 2050,
- (-) 2025-2028: de kortere termijn acties → Visie 2025-2028
- (-) 2024: voorbereiding voor uitvoering → Jaarplan 2024.

Deze worden hieronder nader omschreven.

→ Toekomstvisie 2050

Er is vastgesteld (STEC en Ambitiedocument) dat voor een succesvolle transitie naar Port of Zwolle 2050 er investeringen nodig zijn op vier hoofdaspecten: ruimte, ecologie, infrastructuur en arbeid.

- Ruimte: bestaande terreinen optimaliseren en investeren in nieuwe gebiedsontwikkelingen
- Ecologie: investeren in klimaatadaptatie en een natuur inclusieve inrichting van Port of Zwolle
- Infrastructuur: investeringen in groen transport en maximale reductie van stikstofemissies
- Arbeid: Port of Zwolle 2050 vraagt prominente plek in Human Capital Agenda Regio Zwolle

Het volgende wensbeeld voor Port of Zwolle in 2050 is daarbij beschreven:

Toekomstvisie Port of Zwolle 2050

Port of Zwolle is in 2050 een florerend haven- en bedrijvengebied. Port of Zwolle heeft zich ontwikkeld tot een hightech logistieke hub voor circulaire bedrijvigheid: een haven van de toekomst.

Veel transport vindt op een milieu- en energieneutrale wijze plaats via de spoorterminal en over water. De rivieren en kanalen zijn het hele jaar intensief bevaarbaar. De havens zijn in staat om op een efficiënte wijze en snel goederen- en personenverkeer af te wikkelen. Dat is onder andere te danken aan een optimale infrastructuur maar ook aan de slimme sturing op vervoerswijzen (modal shift). Port of Zwolle is een knooppunt op de lokale en internationale corridors.

Tot ver in de regio worden nieuwe (woning)bouwprojecten met materiaal uit Port of Zwolle uitgevoerd. In de havens worden grondstoffen o.a. voor de bouw verzameld, hergebruikt en beheerd. De productie en bewerking voor nieuwe toepassingen ervan vindt in een nieuwe industriële woonfabriek, in de haven, plaats.

Bedrijven en logistiek zijn duurzaam en gezond doorontwikkeld en ondersteunende circulaire bedrijven hebben hun plek gevonden. De bedrijventerreinen worden intensief, multifunctioneel en meerlaags gebruikt. De bedrijven werken intensief samen en delen hun voorzieningen. Ook zijn grootschaliger voedselabrieken uitgebouwd. Deze komen voort uit kleinschalige innovatieve bedrijven of broedplaatsen. Het nieuwe voedsel is breed geaccepteerd en vult traditionele agri-bedrijven aan. In de eiwittransitie loopt Port of Zwolle voorop.

Door het optimaliseren van slim energiegebruik en te investeren in productie is er een autonoom en schoon energiesysteem ontstaan, voldoende voor de regio. Versnelde wet- en regelgeving hebben daaraan bijgedragen.

In de Regio wordt de brede welvaart verder vormgegeven. Voor de gegroeide bevolking is er veel lokale werkgelegenheid en het is fijn wonen dicht bij de haven. Klimaat, duurzaamheid, natuur en goed waterbeheer zijn bij de ontwikkeling leidraad geweest.

Door samenwerking en gezamenlijke belangenvertegenwoordiging is de verduurzaming, de commerciële slagkracht en efficiëntie van Port of Zwolle vergroot.

→ Visie 2025-2028 “Propositie verstevigen en actie”

Om bovenstaand wensbeeld te bereiken zijn er voorbereidende activiteiten tot omvorming noodzakelijk. Deze periode wordt omschreven als:

Visie 2025-2028

De ambities uit het ambitiedocument krijgen nader vorm. De Port of Zwolle gaat als tussenlaag tussen gemeenten en bedrijven functioneren. Als apart herkenbare organisatie, vanuit haar eigen kantoor, is de Port of Zwolle aanjager van economie, duurzame ontwikkeling en brede welvaart. Met behulp van (boven)regionale samenwerking, voldoende passende ruimte, zorgvuldige uitgifte en (her-)ontwikkeling, sterke profilering en financiële arrangementen worden transitieopgaven (digitalisering, circulaire productieprocessen, energie, meer vervoer over water) in gang gezet.

De activiteiten in Port of Zwolle gaan zich meer concentreren rondom vier clusters: circulaire- en biobased bouw, groene landbouw, duurzame energie en als rode draad daar doorheen de groene logistiek. Elk havengebied heeft daarbij zijn eigen accent.

De terreinen worden duurzaam (her)ingericht: op de bestaande en nieuw ontwikkelde terreindelen zijn verschillende maatregelen genomen om bedrijfspanden, kavels en openbare ruimte te vergroenen en verblauwen (o.a. d.m.v. open water, wadi's, groen/ blauwe daken, groene kavels en een natuurlijke inrichting). De beschikbaarheid van zoet water is gegarandeerd.

Verouderde terreinen worden in deze periode getransformeerd tot moderne, multifunctionele en meerlaagse terreinen. Daar waar zich kansen tot versnelde ombouw voordoen, kan gebruikt gemaakt worden van het haven-transformatiefonds. Dit betreft een investering van minimaal € 10 mln.

Voor lokaal en internationaal transport is Port of Zwolle optimaal bereikbaar geworden door investeringen in de sluizen bij Kornwerderzand, de verbetering van de waterwegen, de wegen en de spoorterminal bij Zwolle.

Door het verdiepen van de vaarwegen en havens (kosten € 15 mln.) zijn de gewenste schepen van de verbrede Kornwerderzandsluis inmiddels ontvangen. Ook zijn congestieproblemen op de weg aangepakt (investering € 10 mln.).

De spoorterminal is feestelijk geopend door de gedeputeerde. Er is samen met marktpartijen meer dan € 20 mln. geïnvesteerd, ondersteund door diverse Europese subsidies.

Port of Zwolle raakt bekend vanwege de efficiënte en moderne afhandeling. Door hightech logistieke regie zorgt voor verbeterde modal-split t.o.v. 2023.

Port of Zwolle 2028 beschikt over allerlei faciliteiten voor verduurzaming van het transport. Zo is voor de scheepvaart waterstof en elektriciteit beschikbaar, zijn toegangsrestricties van toepassing voor vervuilende schepen, geldt een nul-uitstootzone en is alle logistiekmaterieel binnen de haven elektrisch aangedreven.

Een eigen energiesysteem voor de havens en bedrijven is in ontwikkeling, de eerste pilots zijn al gestart.

In deze periode zal Port of Zwolle zich profileren als logistieke hub voor circulaire bedrijvigheid en “batterij” voor de regio”; een haven van de toekomst met een uitstekende propositie.

→ Uitvoering: Jaarplan 2024

Zoals gezegd is er in de tweede helft van 2023 meer personele en financiële ruimte ontstaan om onderzoeken uit te voeren. Er is (1) een onderzoek naar de verzelfstandiging van Port of Zwolle gestart, (2) is er een Roadmap Subsidies en Lobby in uitvoering en (3) een SDG-onderzoek gestart.

Ad 1: Als bijlage 3 bij dit document is de samenvatting van het verzelfstandigingsonderzoek toegevoegd.

Ad 2: In het Plan van Aanpak Doorontwikkeling Port of Zwolle (juni 2023) is het belang van een gestructureerde aanpak van Subsidies en Lobby benadrukt. Om de ambities van Port of Zwolle te verwezenlijken, is er behoefte om een strategische koers uit te stippelen

In de periode oktober t/m maart 2024 heeft BDF, in nauwe samenwerking met Port of Zwolle, een gefaseerd actieplan opgesteld dat varieert van korte termijn initiatieven, gericht op het versterken van de stakeholderbetrokkenheid en het voorbereiden van infrastructuurverbeteringen, tot lange termijn projecten (2026 e.v.) die zich richten op duurzame innovatie en het realiseren van grootschalige projecten.

Er is een praktische aanpak ontwikkeld, een planning en een inschatting van de benodigde capaciteit benoemd.

Ad 3: In het Plan van Aanpak Doorontwikkeling Port of Zwolle (juni 2023) is eveneens het betrekken van SDG's (Sustainable Development Goals) bij de havens als speerpunt benoemd. Niet alleen omdat bedrijven wereldwijd de SDG's in hun organisatie inbedden en banken hiernaar vragen bij financiering

(ESG¹), maar ook omdat deze bij (Europese) subsidieverlening meer en meer als maatlat zullen worden gebruikt. Ook kan met SDG's een nulmeting worden uitgevoerd naar waar Port of Zwolle nu staat op het gebied van duurzaamheid.

Er is i.h.k.v. het SDG-onderzoek, aan de hand van diepte-interviews met karakteristieke bedrijven, een meetsystematiek ontwikkeld (kwalitatieve coderingsheet) en een hoofdrapport opgeleverd.

De systematiek is algemeen toepasbaar en kan helpen voor zowel Port of Zwolle als het bedrijfsleven. Voor een nauwgezet beeld verdient het de aanbeveling om meer bedrijven te betrekken.

Het samenbrengen van de uitkomsten vindt in de eerste helft van 2024 plaats. In het Jaarplan zijn daartoe de benodigde inzet en financiën benoemd. Om de genoemde wensbeelden en ontwikkelingen te realiseren is nader onderzoek noodzakelijk. Waarop dan als eerste de focus dient te liggen is verder uitgewerkt.

¹ ESG staat voor Environmental, Social en Governance en verwijst naar een reeks criteria die beleggers gebruiken om de duurzaamheid en ethische impact van een bedrijf te evalueren.

3. De speerpunten voor het investeren in een robuust (zee)havenecosysteem zijn bepaald

Voor een van de basisrandvoorwaarden – infrastructuur - is een samenvattend document gemaakt, zo mogelijk in te zetten voor lobby. Kernboodschap is dat om de havens toekomstbestendig te maken de volgende maritieme-, energie- en logistieke infrastructuurprojecten van eminent belang zijn:

- Realisatie verbreding en verdieping van de sluis Kornwerderzand;
- Verdieping vaarweg IJsselmeer-Meppel;
- Opwaardering binnenhaveninfrastructuur Meppel, Kampen, Zwolle (i.c. uitbaggeren havens, vaarwegen en kadeverbetering) en
- Ontwikkeling van de spoorterminal Zwolle/Hessenpoort ten behoeve van de multimodale logistieke ontsluiting.

Deze projecten worden nader toegelicht in bijlage 2.

4. De verdere uitwerking van de Goederentransportcorridor Noord krijgt vorm

Vanuit 6 betrokken noordelijke provincies (Utrecht, Overijssel, Flevoland, Drenthe, Friesland, Groningen) is er een initiatief om tot een nieuwe noordelijke transportcorridor te komen. Port of Zwolle is daarbij nadrukkelijk betrokken. Om tot deze volwaardige corridor te komen zijn er afspraken, investeringen en nadere onderzoeken noodzakelijk.

Vooruitlopend hierop ontstond in 2023 de kans om het globale verhaal te lanceren in Nederland en Europa middels een subsidieaanvraag bij de Connecting Europe Facility (CEF-Transport) van de EU. Als voorloper op een aanvraag voor cofinanciering van de uitvoering van projecten is nu een studie aanvraag ingediend. Port of Zwolle is daarbij opgetreden als penvoerder namens het consortium van de 6 provincies, mede omdat zij daarbij vooroplopen. De gemeentes Smallerland en Lelystad zijn partners in de aanvraag. Een aantal belangrijke projecten worden hierbij in studie gebracht zoals de spoorterminal en binnenhaveninfrastructuur.

In juni/juli 2024 wordt duidelijk of de subsidieaanvraag door de EU wordt gehonoreerd.

5. Het Netwerk Subsidie en Lobby Port of Zwolle is gestart

Eind augustus 2023 is een startbijeenkomst Subsidies en Lobby door de Port of Zwolle georganiseerd. Diverse betrokken Public Affairs vertegenwoordigers en Subsidie- en Lobby-coördinatoren zijn bijgepraat over de Port of Zwolle. Er is een stap gezet naar gezamenlijkheid in lobby en subsidieaanvragen. Een samenwerking met de Regio Zwolle wordt daarbij nadrukkelijk gezocht.

6. Port of Zwolle maakt onderdeel uit van de succesvolle aanvraag Regiodeal 2024

Eind oktober 2023 heeft de Regio Zwolle een aanvraag voor een nieuwe Regio Deal 2024-2027 ingediend. Port of Zwolle heeft zich mede ingezet voor een goede inhoudelijke aanvraag. De aanvraag van de nieuwe Regio Deal richt zich op: toekomstbepalende bedrijven, vitale kernen en gezonde buurten en een natuur inclusieve en klimaat adaptieve regio.

Half februari 2024 is duidelijk geworden dat het Rijk 30 miljoen euro uittrekt voor een nieuwe Regio Deal met Regio Zwolle. De regionale partners investeren minimaal hetzelfde bedrag. Hiermee kunnen de opgaven in de regio versneld en met meer impact worden opgepakt om de 800.000 inwoners en 80.000 ondernemers een sterker toekomstperspectief te bieden.

Port of Zwolle is betrokken bij de verdere uitwerking van Regiodeal 2024. Eerder werd een bedrag van € 3 mln. uit de eerste Regiodeal ontvangen.

7. Port of Zwolle is een onderzoek gestart naar verdere verzelfstandiging

In het 3^e kwartaal van 2023 is opdracht verleend aan Bureau Berenschot om een onderzoek uit te voeren naar verdere verzelfstandiging van Port of Zwolle. Dit heeft (als eerste tussenresultaat) geleid tot een rapport met bevindingen dat op 29 januari 2024 is voorgelegd aan de ALV.

Belangrijke notie uit dit rapport was dat een nadere verkenning van juridische verzelfstandigingsvormen niet veel meerwaarde heeft; de huidige governance in de vorm van een coöperatie biedt voldoende mogelijkheden om invulling te geven aan de ambities zoals Port of Zwolle die heeft. Die mogelijkheden worden op dit moment nog niet volledig benut.

Om nu concrete stappen te zetten in de verdere verzelfstandiging wordt in 3 fasen toegewerkt naar besluitvorming: de fase van strategie, de fase van hoofdontwerp en de fase van het detailontwerp. De afgelopen maanden is hard gewerkt aan een strategiedocument, waarmee de eerste fase wordt afgerond. Dit strategiedocument is door de ALV van 29 mei geaccordeerd en vormt nu de basis voor de verdere uitwerking. Hierin is een aantal principebesluiten verwoordt met betrekking tot taken en verantwoordelijkheden van Port of Zwolle. Dit betreft verschillende soorten besluiten:

- Besluiten over onderwerpen waar overeenstemming over is (denk aan lobby, marketing, relatiebeheer en nautische dienstverlening)
- Besluiten over onderwerpen waar nog discussie over is (denk aan grondbeleid, beheer havenassets, overplaatsing van personeel)
- Besluiten over het vervolgproces (met een planning voor de vervolgfasen en de ambitie om al in 2025 te kunnen starten met de implementatie)

Tevens is aangegeven hoe de uitwerking moet plaatsvinden. Dit strategiedocument treft u integraal aan als bijlage 3 bij deze rapportage.

8. Port of Zwolle is in gesprek met andere gemeenten in de regio

In het najaar van 2023 zijn vanuit Port of Zwolle ambtelijke en bestuurlijke gesprekken gestart met gemeenten in de regio, om te verkennen of een vorm van samenwerking mogelijk is en of er invulling kan worden gegeven aan de ruimtebehoefte binnen Port of Zwolle.

Er zijn gesprekken gevoerd met o.a. de gemeenten Zwartewaterland, Staphorst, Noordoostpolder, Urk en Lelystad. De gemeenten tonen in beginsel interesse om samen te werken met Port of Zwolle. In 2024 zal dit nader verkend en geconcretiseerd moeten worden met vervolgesprekken, om te kijken in welke mate er sprake is van een basis om samen te werken en in welke vorm. Een constatering aan de voorkant is wel dat de ruimtebehoefte voor Port of Zwolle niet direct op korte termijn in de regio te vinden is.

9. Regionaal Economische Bouwsteen 2040 Regio Zwolle

De provincies Drenthe, Overijssel, Flevoland en Gelderland en Regio Zwolle hebben gezamenlijk opdracht gegeven voor het uitwerken van een Ruimtelijk Economische Bouwsteen 2040 (REB2040) voor de regio Zwolle. De bouwsteen beschrijft het huidige economische profiel van de regio, en het economisch toekomstbeeld in 2040 gegeven de trends en ontwikkelingen. De bouwsteen geeft antwoord op de vraag hoe de regio Zwolle om kan gaan met de schaarse ruimte voor nieuwe bedrijventerreinenontwikkelingen, wat de zoekgebieden zijn voor clusters voor grootschalige bedrijvigheid en welke campusontwikkelingen voor de regio van belang zijn.

Voor Port of Zwolle geldt dat de havens van Kampen, Zwolle en Meppel in de REB2040 onderdeel zijn van het zoekgebied voor (nieuwe) havens (aanbeveling 3).

Het vervolgproces, in samenwerking met de betrokken gemeenten en de Regio Zwolle, wordt komende periode verder uitgewerkt.

4. Hoe verder?

Tussen besluitvorming rondom de zomer van 2023 en vandaag (juni 2024) zijn er belangrijke inhoudelijke en strategische stappen gezet. Maar..... Hoe nu verder?

In een gezamenlijke evaluatiebijeenkomst van het kernteam en de stuurgroep Port of Zwolle eind december 2023 zijn de uitgevoerde werkzaamheden in 2023 besproken en zijn als focus voor 2024 de volgende actielijnen vastgesteld:

1. Visie (organisatorisch, economisch en ruimtelijk) verder onderbouwen
2. Uitbouwen organisatie en verder professionalisering Port of Zwolle
3. Nog meer aandacht voor samenwerken, netwerken en lobby

Dit moet leiden naar (co)-financiering van studies en de uitvoering van projecten

Toelichting Actielijnen:

Actielijn 1: Visie

In 2023 zijn belangrijke elementen voor de visie onderzocht en uitgewerkt.

Momenteel lopen nog enkele belanghebbende onderzoeken in dezen.

- In de tweede helft van 2024 wordt uitwerking gegeven aan het door Berenschot opgestelde “Besluitvormingsdocument strategiefase Port of Zwolle”. We werken toe naar concrete stappen om de verzelfstandiging inhoudelijk vorm te geven.
- In Q1 2024 zijn de resultaten beschikbaar van de Roadmap Subsidies en Lobby. Het bureau BDF (Business Development Friesland – eerder uitvoerig betrokken bij Port of Zwolle met INTERREG-subsidies) heeft een praktische Agenda opgesteld voor 5 grote Financieringsprogramma’s gematcht aan de belangrijkste projecten van Port of Zwolle. Deze wordt getoetst en besproken in het Public Affairs netwerk Port of Zwolle en met de Regio Zwolle.

Deze uitkomsten worden gebruikt als input voor de besluitvorming over organisatie en speerpunten van Port of Zwolle.

Actielijnen 2 en 3: Organisatie en Samenwerken Port of Zwolle

Het verder uitkristalliseren van de organisatie van Port of Zwolle is als focuspunt voor 2024 vastgelegd.

Tot nu toe is Port of Zwolle actief als netwerkorganisatie, belangbehartiger en attendeert bedrijven op commerciële kansen.

Als netwerkorganisatie worden succesvol evenementen als havendebat, havendiner doorgezet. De website fungeert als een bron van informatie voor de lokale bedrijven. Overkoepelende belangen die onmiskenbaar effecten hebben voor de regio zijn bijvoorbeeld de vertegenwoordiging in nationale platforms, de ontwikkeling van een noordelijke corridor samen met provincies en op de kaart komen in Europa. Contacten met de North Sea Baltic Corridor worden in 2024 verder uitgebouwd.

Deelnemen aan handelsmissies met en namens bedrijven krijgen in 2024 opnieuw aandacht.

Ook bij planvorming is Port of Zwolle betrokken. Zo liggen er bijvoorbeeld in de Regio diverse claims op Ruimte. In 2024 is Port of Zwolle hier opnieuw bij betrokken.

In het algemeen is Port of Zwolle actief in overleg met partners met als inzet de ontwikkeling van de drie havens zo een stap verder te brengen. Dit in het belang van de uitdagingen waarvoor Europa, Nederland en de Regio zich gesteld zien. Niet alleen is de inzet van financiële middelen van belang. Dat geldt ook voor de inzet van organisatie- en menskracht vanuit de verschillende publiek/private partijen en organisaties. Zonder extra menskracht zal geen versnelling gerealiseerd kunnen worden.

Realisatie van de actielijnen:

Het realiseren van deze verschillende actielijnen vereist een goede samenwerking en afstemming met het Rijk i.c. de Ministeries, met Brussel, met de provincies Overijssel, Drenthe, de gemeenten Zwolle, Meppel en Kampen, met het brede bedrijfsleven en maatschappelijke partners. Daarbij is wenselijk dat op systeem- en projectniveau gekeken wordt naar de impact die huidige- en nieuwe wet- en regelgeving heeft op de kansen voor Port of Zwolle en of er beleidsinstrumenten kunnen worden ingezet (vanuit het Rijk, de Provincie of gemeenten) die bij kunnen dragen aan de ambities van Port of Zwolle.

Vervolg:

Om de samenwerking en directe betrokkenheid van bedrijven verder uit te bouwen is een havenmanifest in voorbereiding. Doel is om deze overeenkomst met de belangrijkste stakeholders van later dit jaar te ondertekenen. Dit is dan een gezamenlijke uiting om gezamenlijk vooruit te komen in de ontwikkelingen en kansen voor Port of Zwolle. Indien zich kansen voordoen in de havens voor bijvoorbeeld het verkrijgen of regisseren van ruimte wil Port of Zwolle hier nadrukkelijk aanwezig zijn.

De benodigde personele inzet voor de uitvoering, de prioriteiten en het benodigd budget zijn verduidelijkt en vastgelegd in een Jaarplan 2024. Kenmerkend is de ambitie daarbij om de geformuleerde doelen om te zetten in uitvoering.

Bijlage 1: Intensiveringsonderzoek

Bescheiden ruimtewinst op haventerreinen Port of Zwolle

Onderzoek Slimmer Benutten Ruimte, intensivering bedrijventerreinen. Arcadis & Ecorys (6 mei 2024)

Samenvatting & conclusie

Door het slimmer en intensiever benutten van bedrijventerreinen en door herstructurering en transformatie, kan in de havens van Kampen en Meppel samen maximaal 35 hectare aan ruimte worden gewonnen. In Zwolle bedraagt dit maximaal ongeveer 12,5 hectare. Dit blijkt uit onderzoek dat Arcadis en Ecorys, met medewerking van de TU Delft, hebben uitgevoerd in opdracht van Port of Zwolle.

In 2022 liet Port of Zwolle door de STEC-groep berekenen dat voor autonome groei en het benutten van kansen de drie havens samen tot aan 2050 een extra ruimtebehoefte van 100 tot 150 hectare hebben. Op basis van dit rapport is het ambitiedocument “Port of Zwolle, Sturen op de toekomst” vastgesteld. In dit document spreken de partners in Port of Zwolle de ambitie uit samen de haven van de toekomst vorm te geven.

Om hiervoor de ruimte te vinden worden de volgende stappen doorlopen. Ten eerste het beter benutten van bestaande bedrijfskavels, ten tweede herstructureren en transformeren van bedrijventerreinen, vervolgens door samenwerking binnen en buiten de regio en als laatste het uitbreiden van de natte bedrijventerreinen in de Regio Zwolle.

De onderzoeksbureaus Arcadis en Ecorys concluderen in het huidige onderzoek (2024) dat met het herstructureren en transformeren van bestaande bedrijventerreinen niet meer dan 47,5 hectare in de havens gewonnen kan worden en 27 hectare op de overige (droge) terreinen. Daarbij is vastgesteld dat deze oplossingen complex en kostbaar zijn, de hectares versnipperd liggen en qua planning niet op korte termijn beschikbaar.

Om de verdere ontwikkeling van een toekomstbestendige en duurzame regio mogelijk te maken en om de ambities op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie, vergroening, circulariteit, economie en de facilitering van groei van ondernemers te realiseren, zal er gekeken moeten worden naar het creëren van nieuwe ruimte, buiten de bestaande terreinen. Een andere mogelijkheid is het bijstellen van bepaalde ambities.

Voor het vervolg zal Port of Zwolle daarom niet alleen kijken naar het slimmer en beter benutten van bestaande ruimte, maar zal ook met regionale stakeholders in overleg gaan over de ruimtelijke samenwerking binnen en buiten de regio.

Opzet en aanleiding onderzoek

Vanwege de beperkte ruimte, heeft Port of Zwolle de bureaus Arcadis en Ecorys ingeschakeld om te onderzoeken of de bestaande ruimte slimmer gebruikt kan worden, bijvoorbeeld door intensivering of verplaatsing. Hoewel de onderzoekers stellen dat de mogelijkheden voor ruimtewinst beperkt zijn en de kosten aanzienlijk, adviseren ze toch om hier samen met de bedrijven, overheden en Port of Zwolle mee aan de slag te gaan.

Beter benutten en intensiveren

Valt er winst te behalen door de bestaande terreinen beter te benutten? Nauwelijks. Er zijn nog maar weinig vrije gronden binnen de havens die uitgegeven kunnen worden en deze hebben bovendien vaak niet de gewenste omvang. Ook de mogelijkheden voor intensivering bij huidige bedrijven – meer doen binnen dezelfde ruimte – blijken beperkt. Hier en daar kan mogelijk meer in de hoogte, breedte of diepte gebouwd worden, wat de bestaande bedrijven ten goede komt. Dit draagt echter niet bij aan het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid.

Herstructureren en transformeren

Kansrijker lijkt het herstructureren van terreinen. Hierbij wordt niet alleen naar de individuele bedrijven en terreinen in een haven gekeken, maar naar het geheel als puzzel. Zo ontstaat 'schuifruimte' en zijn optimalisaties mogelijk: bedrijven kunnen de plek en de ruimte krijgen die ze nodig hebben en waar ze het beste passen.

Herstructurering vraagt een lange adem en de aanzienlijke kosten met zich mee, zeker als dit uit publieke middelen gefinancierd moet worden. Volgens de onderzoekers is herontwikkeling alleen haalbaar, wanneer dit gecombineerd wordt met logische momenten van bedrijfsontwikkelingen en (vrijwillige) verplaatsingen, of wanneer dit gebeurt in samenwerking met grondeigenaren. Zelfs dan is nog steeds een forse investering noodzakelijk om het rendabel te krijgen.

Milieu- en energieruimte

Naast het aanbod van fysieke ruimte speelt ook de beschikbare energie- en milieuruimte een cruciale rol in de transitie van de havens van Port of Zwolle. Kunnen (nieuwe) bedrijven, gezien de landelijk groeiende capaciteitsproblemen in het elektriciteitsnet, van voldoende stroom worden voorzien? En leidt intensiever ruimtegebruik niet tot overschrijding van bestaande geluids- of externe veiligheidsnormen? Daarnaast moet er gekeken worden wat (nieuwe) herstructureringen opleveren aan maatschappelijke baten: dragen deze bij aan een duurzaam haven-ecosysteem? Het devies is: als je herstructureert, doe het dan meteen duurzaam.

Dit vraagt om aandacht voor aspecten als brede welvaart, circulariteit, energietransitie, klimaatadaptatie, economie en ecologie en ruimtelijke kwaliteit.

Kansrijke maatregelen

In hun rapport hebben Arcadis en Ecorys per bedrijventerrein de meest kansrijke maatregelen en acties benoemd. Voor elke maatregel of actie zijn zowel de totale investeringsbehoefte als de potentiële financiële en maatschappelijke opbrengsten in beeld gebracht. Daarnaast is een aantal algemene acties, activiteiten en projecten voorgesteld, die het havensamenwerkingsverband Port of Zwolle samen met haar partners, en met name met ondernemers, kan oppakken. Het rapport adviseert om gezamenlijk aan de slag te gaan met het beter benutten en intensiveren van de bestaande ruimte en om vervolgens werk te maken van herstructurering en de transformatie van terreinen. Daarnaast benadrukt het rapport het belang van inspelen op urgente thema's, zoals energietransitie en bereikbaarheid.

Vervolg: 'Met ondernemers en belanghebbenden aan de slag'

Port of Zwolle is blij dat het onderzoek van Arcadis en Ecorys de huidige situatie en de mogelijkheden voor intensivering in kaart heeft gebracht. Echter benadrukt het havenbedrijf dat dit niet meer dan een vertrekpunt is.

Port of Zwolle gaat aan de hand van het rapport met bedrijven, belanghebbenden en andere betrokkenen in gesprek over de kansen en mogelijkheden, met als doel een breed gedragen aanpak te ontwikkelen. Tegelijkertijd wil het havenbedrijf de samenwerking een meer uitgewerkte vorm geven.

Om de brede zoektocht naar de gewenste ruimte voort te zetten, wordt ook onderzoek gedaan naar de uitbreiding van de havens. Port of Zwolle zet zich verder actief in bij ruimtelijke planvorming in de regio en gaat in overleg met omliggende haven- en industriegebieden. Deze inspanningen zullen resulteren in een ruimtelijke toekomst- en ontwikkelingsvisie.

Resultaten van het onderzoek in cijfers:

- *In **Voorst** is maximaal 9 hectare ruimtewinst mogelijk. Dat is ca. 6% van het netto areaal van 155 hectare. De kosten hiervoor bedragen in totaal € 84 miljoen. De directe opbrengsten uit gronduitgifte van herontwikkelde percelen bedragen ca. € 29 miljoen.*
- *Op **Hessenpoort** is maximaal 3,5 hectare ruimtewinst mogelijk. Dat is ca. 1% van het netto areaal van 250 hectare. De kosten hiervoor bedragen in totaal € 10 miljoen. De directe opbrengsten uit gronduitgifte van herontwikkelde percelen bedragen ca. € 7 miljoen.*
- *In de haven van **Kampen** is maximaal circa 23 hectare ruimtewinst mogelijk. Dat is circa 10% van het netto areaal van 220 hectare. De kosten voor het ontwikkelen van deze 23 hectare bedragen in totaal € 156 miljoen. De directe opbrengsten uit gronduitgifte van herontwikkelde percelen bedragen ca. € 47 miljoen. Op de droge terreinen van Kampen (Haatlanden, Spoorlanden) is 17 ha te vinden.*
- *In de haven van **Meppel** 12 hectare ruimtewinst maximaal mogelijk is. Dat is iets minder dan 10% van het netto areaal van 130 hectare. De kosten voor optimalisatie en herstructurering van deze 12 hectare bedragen in totaal € 70 miljoen. De directe opbrengsten uit gronduitgifte van herontwikkelde percelen bedragen ca. € 22 miljoen.*

Nadere toelichting per gemeente

Zwolle

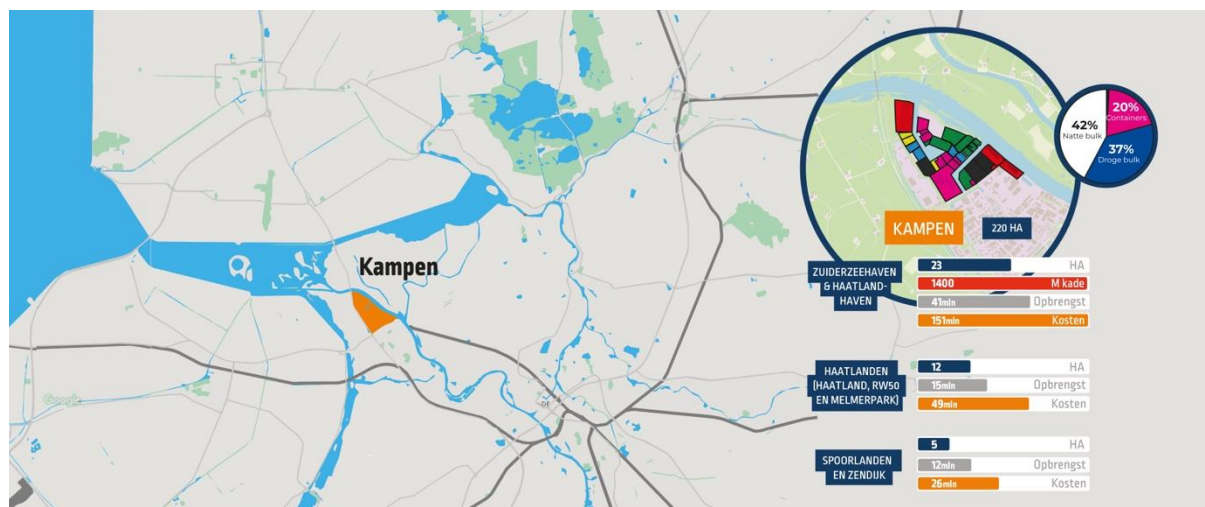


Vorst kent slechts een beperkt aantal havengebonden kavels. Deze zijn op dit moment in gebruik, dan wel in een vergevorderd stadium van planvorming. In het verleden is niet altijd mogelijk geweest om te sturen op de invulling van deze kavels, waardoor er ook niet-haven gerelateerde bedrijven aan het water gevestigd zijn.

Het is zaak om het publiekrechtelijke instrumentarium zodanig vorm te geven dat hierop gestuurd kan worden als zich kansen voordoen. Ook kan met betreffende bedrijven waar opportuun onderzocht worden of verplaatsing mogelijk is.

Op Voorst is verder mogelijk ruimtewinst te boeken door stapeling van functies, met name parkeren. Datzelfde geldt voor Hessenpoort, waar relatief veel ruimte wordt gebruikt voor het parkeren van auto's.

Kampen



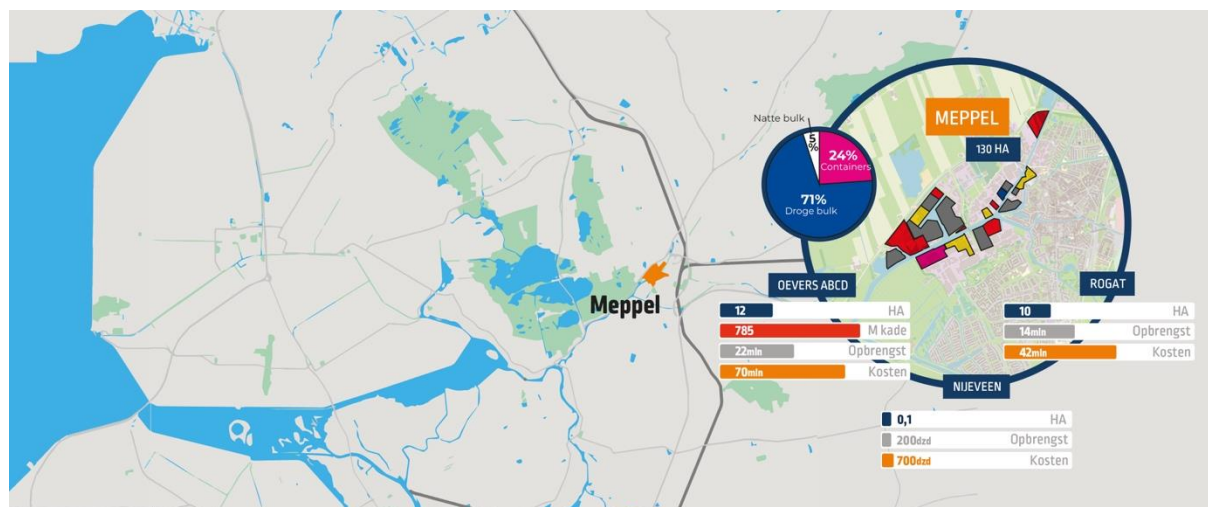
Voor Kampen is er behoefte aan 17 tot 25 hectare netto uitgeefbare gronden voor bedrijfslocaties voor de korte termijn en additioneel circa 40 hectare netto voor de middellange en lange termijn. Het Arcadis onderzoek heeft opgeleverd dat er voor de Zuiderzeehaven en Haatlandhaven beperkt ruimtewinst mogelijk is, circa 23 hectare bruto. Dat is circa 10% van het gehele gebied. Voor de ontwikkeling van deze gronden zijn aanzienlijke kosten gemoeid en worden geraamd op tenminste 156 miljoen euro. Daar staan beperkte opbrengsten tegen over en deze worden geraamd op 41 miljoen.

Daarnaast heeft Arcadis gekeken naar de mogelijkheden om de hoogte in te gaan. Voor het hele gebied is hoogtewinst in principe haalbaar (1 extra verdieping op de bestaande bedrijven). De kosten hiervoor zullen echter zeer hoog zijn en worden geraamd op in totaal tenminste 307 miljoen euro. De reden is dat de bedrijven aanzienlijke investeringen moeten doen (verzwaren van fundering, specifieke liften aanbrengen e.d.) Voor bedrijven met zware materialen (stenen, balken e.d.) is dit een aanzienlijke operatie en de kosten hiervoor zouden vooral voor de ondernemers zijn. Overigens is dit hoogteonderzoek niet verbijzonderd naar individuele bedrijven.

Er is ook een beperkte quick-scan uitgevoerd voor de droge terreinen. Dit levert eenzelfde beeld op (hoge kosten, relatief minder opbrengsten, beperkte ruimtewinst van 17 hectare). Hiervoor zou nog een nadere uitwerking moeten plaatsvinden, omdat hier slechts op hoofdlijn naar gekeken is. De verwachting is dat in de praktijk minder uitgeefbare grond beschikbaar zal zijn.

Samenvattend is het beeld dat er beperkt ruimtewinst mogelijk is, tegen aanzienlijke kosten. Op het niveau van projecten zal gekeken moeten worden in hoeverre een rendabele businesscase te ontwikkelen is. Sommige gebieden zijn slechts tegen hoge kosten te herstructureren en andere gebieden zijn wellicht wel goed rendabel te ontwikkelen (bv. gebied bij de Loswal). Hierbij is de kanttekening dat deze projecten niet de totale ruimtevraag oplossen en dat deze ontwikkelprojecten nog nadere uitwerking qua aanpak, financiering en uitwerking behoeven.

Meppel



Slimmer ruimtegebruik of herstructureren levert in de haven van Meppel maar beperkt ruimte op. Het onderzoek leidt tot het inzicht dat circa 12 hectare ruimtewinst mogelijk is. Dat is minder dan 10% van het netto areaal van 130 hectare. De kosten voor optimalisatie en herstructurering van de 12 hectare bedragen in totaal circa 70 miljoen (geraamd op basis van kengetallen). De directe opbrengsten van herontwikkelde percelen bedragen circa 22 miljoen. In de haven van Meppel is nog ongeveer 8 hectare grond te koop, dit zijn de laatste beschikbare kavels binnen Port of Zwolle. Daarnaast is er op verscheidene locaties nog de mogelijkheid de hoogtepotentie beter te benutten. Hierdoor is er in theorie ook ruimte om uit te breiden in de hoogte. Waar dit in de praktijk kan is afhankelijk van de fysieke elementen van het pand/dak. Daarnaast zal het ook zo zijn dat “de hoogte in gaan” niet altijd is in te passen in de bedrijfsprocessen.

Samenvattend is voor Meppel het beeld: er is wel enige ruimte te vinden, maar de mogelijkheden zijn niet groot, de kwaliteit van al die individuele mogelijkheden zou leiden tot een beperkt en gefragmenteerd aanbod, en de kosten om deze opties daadwerkelijk om te zetten in uitgeefbaar aanbod zijn relatief hoog. Wel kan worden vastgesteld dat in sommige gebieden in het havengebied er een aantal mogelijkheden tot ruimtewinst dicht bij elkaar liggen. Door hier op een iets hoger schaalniveau mee aan de slag te gaan (niet op het niveau van de individuele kavels) ontstaan er wellicht mogelijkheden om door herstructurering of gebiedstransformatie tot een substantiëlere ruimtewinst en kwaliteitsverbetering te komen. Er kunnen grotere kavels worden vrijgespeeld, bestaande kades beter benut of nieuwe kaderuimte ontwikkeld, en de kwaliteit van de vaarweg kan worden verbeterd.

Dit geldt bij voorbeeld voor het gebied nabij de J. Van den Boschkade (ook bekend als het “betoneiland”) waar een invulling denkbaar is waarbij meer gebruik gemaakt wordt van de ligging aan het water en die tegelijkertijd beter aansluit op het nabijgelegen centrum van Meppel. Dit geldt ook voor het gebied rondom de Sethehaven waar mogelijkheden liggen tot de ontwikkeling van een hub voor circulaire economie.

Na afronding van het onderzoek zal, in samenspraak met ondernemers en eigenaren in die gebieden, nader worden verkend of er reële mogelijkheden tot transformatie of doorontwikkeling zijn. Een andere belangrijke conclusie is echter ook dat de bestaande havengebieden maar beperkt ruimte bieden om de verwachte economisch dynamiek op middellange termijn te accommoderen.

Bijlage 2: Robuuste infrastructuur

Robuuste infrastructuur en onderzoek

Ter toelichting op de vier projecten die in de gezamenlijkheid de basis vormen van een nog sterkere logistieke keten die optimaal de mogelijkheden van Port of Zwolle benutten, het volgende:

1. Sluis Kornwerderzand

De financiering van dit project is bestuurlijk rond. Het Rijk en de Provincie Friesland hebben afspraken gemaakt over de realisatie van de sluis. Maritieme ondernemers rondom het IJsselmeergebied hebben toegezegd om 26,5 miljoen euro bij te dragen aan de dekking van de kosten van de nieuwe sluis. Doordat grotere en bredere zee(vracht)schepen door de nieuwe sluis kunnen varen zullen ook nieuwe (logistieke) kansen ontstaan in de havens van Zwolle, Meppel of Kampen. Een versnelling van realisatie van dit project is gewenst.

2. Verdieping vaarweg IJsselmeer-Meppel (VIJM)

Met deze noodzakelijke vaarwegverdieping valt werk-met-werk te maken omdat de zandwinning kan worden ingezet t.b.v. dijkversterkende projecten die de veiligheid van Nederland zullen verbeteren. In het coalitieakkoord van de nieuwe regering is dit opgenomen als 1 van de 17 gepauzeerde projecten die weer opgestart zullen worden.

Het is wel van groot belang dat dit project op de landsdelige bestuurlijke agenda's (BO-MIRT) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Provincies Overijssel en Drenthe blijft staan.

3. Binnenhaveninfrastructuur

Vanwege het kunnen ontvangen van grotere- en dieperliggende schepen zullen havenfaciliteiten (o.a. lengte en kwaliteit van kades, havendiepte, stroomvoorzieningen e.d.) in de Port of Zwolle op orde moeten zijn. Ten behoeve van de slimme en groene logistiek zal de ontsluiting via het water nog meer geoptimaliseerd moeten worden. Investerings- en onderzoeken en in technische studies vormen de eerste stap voor het opstellen van een concreet meerjarig uitvoeringsprogramma voor aanpassing en verbetering van de infrastructuur. Met behulp van externe *funding* o.a. via CEF, Rijk, Provincie en gemeenten wordt ingezet op het verwerven van extra financiële middelen.

4. Spoorterminal Zwolle/Hessenpoort

Met de toename van de goederenstromen vanuit en naar de Regio Zwolle vergroot een extra modaliteit als een spoorterminal de logistieke concurrentiekracht van de regio. Logistiek richting Oost-Europa kan aldus kiezen uit meer modaliteiten. Marktpartijen tonen via een *coalition of the willing* vergaande interesse in deze terminal en nemen ook financieel deel aan de (technische) vervolgstudies die zullen worden uitgevoerd.

Bijlage 3: Strategiedocument Verzelfstandiging Port of Zwolle

Zie document Berenschot: Besluitvormingsdocument strategiefase Port of Zwolle (meegestuurd als apart document).