

Havenvisie Zwolle Kampen Netwerkstad

Eindrapport



Opdrachtgever: Zwolle Kampen Netwerkstad

ECORYS Nederland BV

Arwen Korteweg
Mariska van der Gun
Gilbert Bal
Ewout Bückmann

Rotterdam, 4 april 2011

Contactpersonen:

Gemeente Zwolle: Jan Nabers en Janna van Maar

Gemeente Kampen: Fred Pals

Provincie Overijssel: Emile Hagoort

ECORYS Nederland BV

Postbus 4175

3006 AD Rotterdam

Watermanweg 44

3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00

F 010 453 07 68

E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Transport

T 010 453 87 60

F 010 452 36 80

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	7
1.1 Ambities havens ZKN	7
1.2 Leeswijzer	9
2 Ambities en beleid havens Zwolle Kampen	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Ambities havens Zwolle Kampen Netwerkstad	11
2.3 Ontwikkeling en positionering havens ZKN in 2020 en 2030	14
2.4 Beleid Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN)	19
3 Ontwikkelingen en trends	23
3.1 Inleiding	23
3.1 Ontwikkelingen en trends	23
4 Positie havens Zwolle en Kampen	27
4.1 Inleiding	27
4.2 Netwerk van havens	29
4.3 Netwerk van verbindingen	30
4.4 Huidige en toekomstige goederenstromen	32
4.4.1 Huidige goederenstromen via weg, spoor en binnenvaart	32
4.4.2 Toekomstige goederenstromen via het water	33
4.4.3 Goederenoverslag via water	35
4.4.4 Gebruikers van de havens	36
4.5 Ruimte natte bedrijventerreinen	37
4.6 Sterkten en zwakten havens	39
5 Actieprogramma	43
5.1 Inleiding	43
5.2 Vervolgacties	43
Bijlage 1 Goederenstromen (Noord)-Overijssel	49
Bijlage 2 Watergebonden bedrijven ZKN	51
Bijlage 3 Deelnemers bijeenkomst havenvisie	53

Samenvatting

De havens in de regio Zwolle Kampen hebben een belangrijke functie voor de economische groei in de regio. De huidige en toekomstige ontwikkelingen in transport en logistiek, scheepvaart, infrastructuur, ruimte en duurzaamheid bieden kansen voor verdere positionering van de havens als logistiek knooppunt. Hiervoor is een havenvisie opgesteld. In de Havenvisie Zwolle Kampen Netwerkstad zijn ambities geformuleerd om de kansen te benutten die de regio biedt. In de havenvisie is een ontwikkelingsperspectief aangegeven voor de ontwikkeling van de havens naar 2020 met een doorkijk naar 2030.

Ambities Zwolle Kampen Netwerkstad

De ambities van Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN) zijn gericht op het positioneren als logistiek knooppunt voor (Noordoost-)Nederland waarin de havens en industrie alsmede de logistieke sector onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De strategische ligging aan het water en ruimte voor bedrijven biedt potenties voor economische groei in de regio. ZKN zet in op de vestiging van nieuwe logistieke en watergebonden bedrijven en het creëren van werkgelegenheid en toegevoegde waarde activiteiten aan goederen. Vanuit de positie van logistiek knooppunt wil ZKN de havens verder laten uitgroeien naar een (inter)nationale draaischijffunctie tussen de zeehavens en knooppunten in het Europese achterland.

Realiseren ambities

De ambities sluiten aan op bestaand beleid van ZKN en betrokken partijen, zoals beide gemeentes en de provincie Overijssel. De ambities passen tevens in het beleid van het Rijk. In de Havenvisie Zwolle Kampen Netwerkstad is een ontwikkelingsperspectief aangegeven voor de havens in 2020 met een doorkijk naar 2030. De huidige en toekomstige ontwikkelingen in transport en logistiek, scheepvaart en infrastructuur en ruimte en duurzaamheid bieden kansen voor een verdere positionering van de havens in Zwolle en Kampen als logistiek knooppunt.

Het ontwikkelingsperspectief en mogelijke groeipad van de havens Zwolle Kampen Netwerkstad kent de volgende vier fasen:

1. versterken huidige industriële functie en aantrekken nieuwe bedrijven als basis;
2. ontwikkelen transport en distributie functie en aantrekken logistieke bedrijven;
3. samenwerking industrie en logistiek en creëren toegevoegde waarde (VAL);
4. draaischijffunctie met regie van logistiek proces door partijen in de keten.

Relevante ontwikkelingen

De belangrijkste relevante ontwikkelingen en trends zijn:

- De ontwikkeling van een logistiek netwerk van multimodale knooppunten: Mainport Netwerk Nederland tussen logistieke 'hotspots', zoals in Zwolle Kampen Netwerkstad;
- De groei van het bulkvervoer over water en de sterke groei van containervervoer;
- Mogelijke groeimarkten voor vervoer over water zijn (huis)afval en recycling, biomassa, stukgoederen en containers;
- Innovatieve concepten gericht op betrouwbare en frequente verbindingen en het bundelen van stromen in het containervervoer;
- Toenemende schaalvergroting in het goederenvervoer over water;
- Regionale en nationale aandacht voor optimale benutting van infrastructuur, reserveren van natte kavels voor watergebonden bedrijven; denken in netwerken en ketenaanpak;
- Ontwikkelingen naar een bio-based economy (bio-energie, bio-brandstoffen en bio-producten, gebruik van restproducten en duurzame ontwikkeling van havens en vervoer).

Te nemen maatregelen

De keuze van ZKN voor een logistiek knooppunt betekent vooral het verder uitbouwen van bestaande sterke punten van de haven en verbeteren van de zwakke punten. Dit bestaat uit het versterken en verbeteren van (zie ook tabel 5.1):

- de bereikbaarheid van de havens over de weg (bijv. N50), het water (bijv. vaarroutes IJsselmeer) en het spoor (Hanzelijn);
- de beschikbare ruimte voor watergebonden bedrijven door middel van herstructurering van havengebieden en uitbreidingsruimte aan water en op het havengebied;
- de watergebonden en logistieke bedrijvigheid door o.a. duidelijke profilering, gerichte acquisitie, stimuleren van clustervorming en innovatie;
- de samenwerking, zowel binnen als buiten de regio, en het bestuurlijk draagvlak.

Samenwerking

Voor het realiseren van de ambities voor de havens in ZKN is bestuurlijk draagvlak op verschillende niveaus noodzakelijk. Belangrijk is ook dat ambities in de havenvisie samenhangen met de logistieke visie. Voorgesteld wordt om een ambassadeur aan te stellen die namens ZKN de trekkersrol op zich neemt om de ambities en maatregelen uit de havenvisie te realiseren en af te stemmen met de uitkomsten van de logistieke visie. Daarnaast moet de ambassadeur met betrokken partijen zoals de havens (havenplatform) en logistieke sector (klantarena's) werken aan samenwerking. Het zoeken naar samenwerking met Meppel (ruimte en bereikbaarheid) en de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam (netwerk met zeehavens) is één van de prioriteiten.

1 Inleiding

1.1 Ambities havens ZKN

Zwolle Kampen Netwerkstad heeft ambities om het stedelijk netwerk Zwolle Kampen sterker te profileren als economisch kerngebied in Nederland met de havens en logistiek als één van de speerpunten. De havens van Zwolle en Kampen hebben een belangrijke functie voor de bereikbaarheid en vestigingsklimaat in de regio maar zijn nog niet duidelijk gepositioneerd als knooppunten in Nederland. De investeringen in de aanleg van de Zuiderzeehaven, de verdieping van de havens in Zwolle en herstructurering van de natte terreinen Voorst in Zwolle en Haatland in Kampen geven aan dat publieke en private partijen kansen zien om de potenties van de havens verder te benutten. Bovendien zet het Rijk in op het versterken van het netwerk van zeehavens en multimodale knooppunten in Nederland (mainport Netwerk Nederland) met ruimte voor bedrijven en capaciteit voor het faciliteren van de groei en bundelen van goederenstromen. Zwolle Kampen Netwerkstad heeft ruimte beschikbaar aan natte en droge terreinen en kansen om samen met de industriële en logistieke bedrijven de positie van de havens te versterken tot logistiek knooppunt voor Nederland. Om de kansen voor de havens te benutten en te kunnen inspelen op de huidige en toekomstige ontwikkelingen in de havens en logistiek heeft ZKN een havenvisie opgesteld.

In deze Havenvisie Zwolle Kampen Netwerkstad is het ontwikkelingsperspectief aangegeven voor de havens in 2020 met een doorkijk naar 2030. De ambities van ZKN is gericht op het positioneren als logistiek knooppunt voor (Noordoost-)Nederland waarin de havens en logistieke sector en industrie onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De strategische ligging aan het water en ruimte voor bedrijven biedt potenties voor economische groei in de regio. ZKN zet in op de vestiging van nieuwe logistieke en watergebonden bedrijven en het creëren van werkgelegenheid en toegevoegde waarde activiteiten aan goederen. Vanuit de positie van logistiek knooppunt kunnen de havens in ZKN mogelijk verder uitgroeien naar een (inter)nationale draaischijffunctie tussen de zeehavens en knooppunten in het Europese achterland.

De havenvisie ZKN sluit aan bij het huidige beleid van de gemeente Kampen en gemeente Zwolle en provincie Overijssel en nationaal en regionaal beleid dat relevant is voor de havens. Het beleid van ZKN voor de havens zet in op:

- Verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van de economische centra en havens via weg, water en spoor om de groei van goederenvervoer te faciliteren
- Behouden en zorgvuldig gebruiken van ruimte voor de bedrijven in de regio en gezamenlijke ontwikkeling en acquisitie van ruimte voor bestaande en nieuwe watergebonden en logistieke bedrijven in ZKN.
- Samenwerking met regio's en (zee)havens om positie in het netwerk te versterken.

De havenvisie Zwolle Kampen Netwerkstad is een toekomstvisie voor 2030 op de positionering van havens in Zwolle en Kampen in het logistieke netwerk en sluit aan bij de logistieke visie. De havenvisie is een uitwerking van de ambities van de logistieke visie waarin gestreefd wordt naar het maken van een schaa sprong naar een nationaal logistiek knooppunt. Hierin werken industrie en logistiek intensiever samen om waarde te creëren en door clustering van activiteiten de goederenstromen te bundelen en slimmer, efficiënter en duurzamer te vervoeren via water, spoor en weg. De havenvisie gaat meer in op de positionering van de havens Zwolle en Kampen in het netwerk, de bereikbaarheid van de haven en ruimte voor bestaande en nieuwe watergebonden bedrijvigheid.

De havenvisie ZKN geeft voor de ontwikkelingsperspectieven de voorwaarden aan de havens ZKN aan dienen te voldoen om de ambities voor een positie als logistiek knooppunt en mogelijk (inter)nationale draaischijf te bereiken. De voorwaarden zijn onderscheiden voor de thema's bereikbaarheid, multimodaliteit, ruimte, bedrijvigheid, strategische samenwerking en bestuurlijk draagvlak. Om de ambities van ZKN als logistiek knooppunt te realiseren en de kansen voor de havens te benutten zijn maatregelen opgesteld per thema. Voor de uitvoering van de maatregelen is een coördinerende rol weggelegd voor Zwolle Kampen Netwerkstad.

ZKN kan met het aanstellen van een ambassadeur het actieprogramma voor de havenvisie en logistieke visie gezamenlijk bepalen en samen met betrokken partijen bij de havens (havenplatform) en logistiek (klantarena's) werken aan de uitvoering. Het intensiveren van de samenwerking met Meppel (ruimte en bereikbaarheid) en de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam (netwerk met zeehavens) is één van de prioriteiten.

Bij de visie op de havens in Zwolle Kampen Netwerkstad zijn de gebruikers en ondernemers in de haven, gemeenten, provincie en regionale partners actief betrokken. Met de bedrijven in de regio zijn interviews gehouden over de kansen en potenties voor de havens Zwolle en Kampen. In de bijeenkomst op 8 december 2010 is de conceptvisie besproken en bij de betrokken partijen in de regio getoetst (zie bijlage 3). Eind januari 2011 wordt de conceptvisie besproken in het bestuurlijk overleg van Netwerkstad Zwolle Kampen. Beide overleggen zijn belangrijke stappen voor het draagvlak van bestuurders, ondernemers en regio om te werken aan de uitvoering van de beleidsvisie en het bijhorende actieprogramma voor de havens Zwolle Kampen Netwerkstad.

Met de havenvisie geeft ZKN richting aan de gewenste ontwikkeling en positionering van de havens van Zwolle en Kampen als logistiek knooppunt in Nederland, waarin industrie en logistiek intensiever samenwerken.

1.2 Leeswijzer

Wat zijn de ambities?

De ambities van Zwolle Kampen Netwerkstad met de havens staan in hoofdstuk 2 centraal. De uitwerking van de ambities voor de havens vindt in paragraaf 2.3. plaats. Hierin worden de voorwaarden voor positionering als logistiek knooppunt in 2020 en nationale draaischijf in 2030 beschreven. De ambities sluiten aan bij bestaand beleid.

Zijn de ambities ook realistisch en haalbaar?

De ambities sluiten aan op bestaand beleid van ZKN en betrokken partijen. Tevens bieden de huidige en toekomstige ontwikkelingen in de transport en logistiek, scheepvaart en infrastructuur en ruimte en duurzaamheid kansen voor verdere positionering van de havens in Zwolle en Kampen als logistiek knooppunt (hoofdstuk 3).

Wat moet ZKN doen?

De keuze van ZKN voor logistiek knooppunt, betekent vooral het verder uitbouwen van bestaande sterke punten van de haven en indien mogelijk verbeteren van de zwakke punten. De kracht van de havens voor ZKN wordt onderbouwd via inzicht in:

- het netwerk van havens en multimodale verbindingen
- de huidige en toekomstige goederenstromen en gebruikers
- de ruimte aan natte en droge bedrijventerreinen

Hoofdstuk 4 wordt afgesloten met een overzicht van de belangrijkste sterkten en zwakten voor de havens die ZKN kan gebruiken voor een duidelijker profilering van de havens Zwolle en Kampen.

Samen aan de slag met de havens!

In hoofdstuk 5 zijn de ambities uitgewerkt in een actieprogramma voor de havens. Per thema is aangegeven hoe ZKN met het beleid en de uitvoeringsacties de ambities voor de havens kan realiseren.

ZKN kan samen met betrokken partijen aan de slag met een aantal maatregelen die prioriteit hebben voor de positionering van de havens ZKN als logistiek knooppunt. Voorstel is om een ambassadeur aan te stellen die namens ZKN de trekkersrol op zich neemt en de uitvoering van de ambities en maatregelen uit de havensvisie en logistieke visie coördineert.

2 Ambities en beleid havens Zwolle Kampen

2.1 Inleiding

De ambities voor de havens van Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN) zijn gebaseerd op:

- de beleidsambities van ZKN, gemeenten Zwolle en Kampen, regio, provincie en Rijk
- de verwachte ontwikkelingen in de logistieke netwerken, goederenstromen en potenties voor vervoer over water, ruimte en duurzaamheid
- huidige positie, bedrijvigheid en kracht van de havens van ZKN

De ambities in de havenvisie ZKN sluiten aan bij de logistieke visie voor ZKN. De logistieke en havenvisie zijn getoetst in bijeenkomsten met overheden en bedrijfsleven. Daarin is aangegeven dat de havens en logistiek onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn.

2.2 Ambities havens Zwolle Kampen Netwerkstad

Voor het versterken van het economisch kerngebied Zwolle en Kampen en het duurzaam en multimodaal faciliteren van de verwachte groei van de goederenstromen van bedrijven in de toekomst, is het van belang dat overheden en bedrijfsleven in Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN) structureel samen werken met partners in de regio aan het positioneren van de havens Zwolle en Kampen Netwerkstad als logistiek knooppunt in het nationale netwerk.

De lange termijn ontwikkeling van de havens van Zwolle en Kampen vindt plaats vanuit:

- Economisch perspectief

Het versterken van het vestigingsklimaat van industrie, logistieke en watergebonden bedrijven in ZKN voor behoud en groei van werkgelegenheid en toegevoegde waarde activiteiten. De nadruk ligt op het aantrekken van industriële en logistieke activiteiten en ontwikkelen van het organiserend vermogen van de transport en logistieke sector gericht op samenwerking en clustering met de industrie. Voorwaarden voor een onderscheidend vestigingsklimaat zijn een betere multimodale bereikbaarheid, goede infrastructurele verbindingen en diensten en ruimte voor bedrijven om te groeien en te vestigen in ZKN.

- Netwerk perspectief

ZKN is als toekomstig logistiek knooppunt fysiek en organisatorisch verbonden met de knooppunten in het Mainport Netwerk Nederland. ZKN werkt samen met de mainport Rotterdam en zeehavens Amsterdam en Harlingen en binnenhavens en logistieke knooppunten in het achterland zoals Meppel. De samenwerking tussen de havens is gericht op het creëren van logistieke schaalvergroting in verbindingen, capaciteit en diensten en samen in te zetten op specialisatie en complementariteit in functies.

- Duurzaamheid perspectief

De capaciteit en ruimte van de havens in Zwolle en Kampen wordt duurzaam ingericht waarbij de ruimte aan water wordt benut voor watergebonden bedrijvigheid. Het streven is zorgvuldig gebruik van ruimte voor bedrijvigheid in ZKN (inbreiding boven uitbreiding). ZKN streeft met de partners in de regio naar een efficiënter gebruik van ruimte en infrastructuur. Alle modaliteiten worden ingezet om de verwachte groei in het goederenvervoer milieuvriendelijk te faciliteren en de milieuefficiëntie in de logistiek te verhogen.

De ontwikkeling van de havens vindt plaats in harmonie met de leefomgeving (afstemmen functies werken, wonen en recreëren aan water).

Figuur 2.1 Zwolle Kampen Netwerkstad in (inter)nationale context (Bron Gebiedsagenda Zwolle Kampen)



Voor het realiseren van de ambities voor de havens in ZKN is bestuurlijk draagvlak nodig. Tevens is het belangrijk om de ambities in de havenvisie in samenhang met de logistieke visie uit te voeren om gezamenlijk de havens van ZKN als logistiek knooppunt te ontwikkelen en positioneren in het netwerk van knooppunten.

Havens ZKN van regionaal naar logistiek knooppunt in 2020 met groeimogelijkheden

De havens in Zwolle en Kampen hebben een eigen functie en dienen vooral als vestigingsplaats voor regionale watergebonden bedrijven. De havens hebben een regionale functie voor de overslag en opslag van vooral bulkgoederen. De ambitie van ZKN is om de huidige regionale positie van de havens in 2010 te versterken door te groeien naar:

- een positie als logistiek knooppunt voor (Noordoost-)Nederland in 2020
De industrie en logistieke sector werken samen waardoor in de havens van Zwolle en Kampen goederenstromen (bulk, stukgoed en containers) worden gebundeld. De havens hebben op- en overslagfaciliteiten voor industriële en logistieke bedrijven in (Noordoost-)Nederland en bieden diensten van en naar de zeehavens en economische kerngebieden.

Indien ZKN zich heeft ontwikkeld als logistiek knooppunt in 2020 en een positie heeft in het netwerk van knooppunten in Nederland biedt het mogelijk kansen om door te groeien naar:

- een positie als (inter)nationale draaischijf tussen zeehavens en achterland in 2030.
In de havens van Zwolle en Kampen zijn logistieke bedrijven gevestigd met grootschalige op- en overslagfaciliteiten die frequente en betrouwbare diensten aanbieden via weg, water en spoor tussen mainports, zeehavens, Europese knooppunten en de havens in ZKN (en omliggende regio).

De ambitie voor de havens Zwolle Kampen Netwerkstad is gericht op de ontwikkeling als logistiek knooppunt voor de bedrijven in (Noordoost-)Nederland waarin:

- industriële en logistieke bedrijvigheid meer samenwerken en clusteren in de havens
- havens voldoende ruimte hebben voor nieuwe industriële en logistieke bedrijven
- havens op- en overslagfaciliteiten hebben voor containers / bulk met diensten
- havens multimodaal fysiek en organisatorisch verbonden zijn met het netwerk
- havens optimaal bereikbaar zijn voor grotere binnenvaart- en kustvaartschepen
- havens samenwerken in het netwerk met zeehavens en knooppunten in de regio
- havens zich profileren als duurzame havens (milieu- en ruimte-efficiënt)
- havens een professionele organisatie hebben met voldoende capaciteit en middelen

De logistieke visie 2030 van ZKN is gericht op het ontwikkelen van ZKN als logistiek knooppunt van formaat:

- Logistiek en haven(s) zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en kunnen voor bedrijven de groei in de goederenstromen duurzaam faciliteren en organiseren.
- De combinatie van productie (maakindustrie) en logistiek is een lonkend perspectief voor Zwolle en Kampen en biedt kansen voor clustering van activiteiten.
- Zwolle-Kampen samen, is het vertrekpunt en de basis van alle inspanningen met kansen voor versterking van het logistiek cluster via samenwerking met Meppel.
- Voor de lange termijn ontwikkeling en de weg naar een logistiek knooppunt is een integrale benadering en planning vereist waarvoor een verantwoordelijke nodig is. Logistiek vraagt om samenwerking en een aanpak van de drie O's (overheid, ondernemers en onderwijs).

Het fundament onder de ontwikkeling van de regio vormt een sterk Zwolle-Kampen, zowel bestuurlijk als organisatorisch. Eén gedeelde visie, consequent uitgedragen zowel intern (cultuur) als extern (marketing) is hiervan het bewijs.

Voor het realiseren van de ambities voor de havens in ZKN is bestuurlijk draagvlak voor de havenvisie en samenhang met de logistieke visie belangrijk om gezamenlijk de positie van de havens ZKN in het (inter)nationale netwerk van knooppunten te versterken.

2.3 Ontwikkeling en positionering havens ZKN in 2020 en 2030

Ontwikkeling havens ZKN naar logistiek knooppunt in 2020

Gezien de ambities en opgaven van Zwolle Kampen Netwerkwerkstad willen de betrokken partijen investeren in de havens van Zwolle Kampen voor een verdere versterking van de huidige regionale positie van de havens in het nationale netwerk. Voorwaarden voor een betere positionering van de havens gericht op **versterken huidige positie** en faciliteren van ruimte voor regionale watergebonden bedrijven zijn:

- Havens in Kampen goed ontsloten via de weg met directe aansluiting op N50;
- Havens en vaarwegen in ZKN toegankelijk voor maximaal beladen klasse Va binnenvaartschepen en kustvaartschepen (tot 3,5 m);
- Ruimte voor nieuwe watergebonden bedrijven in Kampen en logistieke bedrijven in Zwolle via doorontwikkeling Zuiderzeehaven en Hessenpoort;
- Versterken van bestaande activiteiten bedrijven (o.a. zeezand, landbouw, veevoeder producten en overslag- en opslagfunctie bulk en containers voor derden) en vestiging van bedrijven met duurzame activiteiten zoals biomassa en assemblage windmolens;
- Containerterminal op locatie versterken voor regionale bedrijven door bundelen van stromen en diensten via samenwerking met Meppel / Harlingen (rondje IJsselmeer).

De havens functioneren afzonderlijk nog voor met name de lokaal en regionaal gevestigde bedrijven in ZKN die de havens voornamelijk gebruiken voor de aanvoer van bulkproducten. De eerste stappen worden gezet om te komen tot een gezamenlijke ontwikkeling van de havens en bedrijventerreinen en acquisitie voor de natte en droge bedrijventerreinen. Meer ruimte en meer bedrijven in de havens leiden tot meer en efficiënter vervoer over water van meer goederen en daarmee meer werkgelegenheid in ZKN. ZKN zoekt samenwerking op het gebied van ruimte, bereikbaarheid en containeroverslag met Meppel en Harlingen.

De havens Zwolle Kampen kunnen **verder doorgroeien naar een logistiek knooppunt** voor (Noordoost-)Nederland in 2020. Voor de positie van de havens als logistiek knooppunt is naast de opslag en overslagactiviteiten van bulkgoederen ook een sterkere positie van de containerterminal (in de Zuiderzeehaven) noodzakelijk met de vestiging van distributiebedrijven in de nabijheid van de havens voor gebruik van vervoer over water. De voorwaarden voor het functioneren van de havens als logistiek knooppunt zijn gericht op het aantrekken, en vestigen van industrie en logistieke en watergebonden bedrijven:

- Streven naar meer vervoer over water van bulkgoederen en containers;
- Aantrekken van industriële en logistieke bedrijven met (inter)nationale lading en overslagbedrijf gericht op verbreden van op- en overslagactiviteiten voor derden;
- Verplaatsen containerterminal naar Zuiderzeehaven voor faciliteren groei containeractiviteiten richting 50.000 TEU met dagelijkse shuttles op Rotterdam; en Amsterdam en intensiveren samenwerking met containerterminal (oa Meppel);
- Havens en vaarwegen toegankelijk voor maximaal beladen klasse Va schepen (binnenvaart- en kustvaartschepen);
- Opwaardering van de interne en externe wegontsluiting via N50, A28, N35
- Ruimte (nat en droog) voor logistieke bedrijven met (inter)nationale distributie van goederen via weg, water en spoor;
- Stimuleren van clustervorming gericht op maritiem, (zee)zand en energie/ biomassa met toegevoegde waarde activiteiten;

- Profileren als duurzame haven via efficiëntere benutting energie voor alle bedrijven op terrein, walstroomvoorzieningen en revitalisering terreinen;
- Samenwerking met zeehavens en economische kerngebieden in het achterland zoals havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam en Zuidas (Meppel) en Twente;
- Afstemming Zwolle en Kampen met vestiging nieuwe en verplaatsing huidige bedrijven op de natte en droge bedrijventerreinen;
- Kennislogistiek (o.a. aansluiten Dinalog en Smartport) en innovatieve logistieke concepten zoals RoRo en container pendeldienst Noord-Nederland.

Gegeven de ambities en voorwaarden voor de havens ZKN om zich te ontwikkelen tot een logistiek knooppunt gericht op (Noordoost-)Nederland, betekent dit doorgroeien naar een functie van de multifunctionele knooppunten in Nederland zoals Hengelo (zie box).

Hengelo als voorbeeld van logistiek knooppunt

De binnenhaven van Hengelo is een voorbeeld van een multifunctioneel logistiek knooppunt voor Oost-Nederland en de grensoverschrijdende regio. Hengelo heeft openbare en private overslag- en opslagfaciliteiten en ruimte voor watergebonden en logistieke bedrijven (XL businesspark en eigen locaties aan het water. De overslag via water is ruim 3,5 miljoen ton goederen (o.a. Akzo) en 50.000 TEU containers (CTT/ Bolk als terminal en exportbedrijven in Twente). Hengelo werkt samen met de havens in Twente gericht op verdere professionalisering van beheer en ontwikkeling van de havens.

Ontwikkeling havens ZKN naar (inter)nationale draaischijf in 2030

Indien de havens in Zwolle Kampen Netwerkwerkstad uitgegroeid zijn tot logistiek knooppunt voor (Noordoost-)Nederland biedt dit perspectieven om verder te groeien tot een (inter)nationaal draaischijf tussen de zeehavens het Europese achterland. Belangrijke voorwaarden voor een betere positionering van de havens gericht op **internationale draaischijf in 2030** zijn:

- Internationale spelers met grote volumes en toegevoegde waarde activiteiten en diensten (value added logistics (VAL));
- Cluster van logistieke bedrijven in en rond de havens Zwolle Kampen door ontwikkeling van logistieke parken in de nabijheid van de havens;
- Havens multimodaal bereikbaar voor grootste binnenvaartschepen en shortsea schepen, via spoorterminal en via aansluiting luchthaven; verbeteren ontsluiting hoofdtransportassen via water, weg en spoor;
- Intensiveren samenwerking met bedrijven in zeehavens en achterlandregio's voor ontwikkeling van snelle, frequente en betrouwbare verbindingen (24/7);
- Vergroten ruimte in de havens voor natte en droge activiteiten zoals ruimte extensieve activiteiten voor bouw grote constructies en assemblage windmolens;
- Containerterminal met nationale draaischijffunctie en groei richting 100.000 TEU
- Verstreken van clustervorming van bedrijven rond sterke internationale logistieke/ industriële spelers met een gericht acquisitiebeleid voor vestiging in ZKN;
- Samenwerking in ontwikkeling van ruimte en acquisitie van logistieke bedrijven vanuit Zwolle Kampen Netwerkwerkstad plus (o.a. Meppel en regio);
- Ontwikkeling logistieke kennis en arbeidsmarkt in de regio in samenwerking met onderwijs en bedrijfsleven;
- Professionele uitvoeringsorganisatie gericht op versterken van de logistieke positie van ZKN.

Indien de havens van ZKN van logistiek knooppunt kunnen doorgroeien naar een internationale draaischijf tussen zeehavens en Europese achterland is dit vergelijkbaar (op kleinere schaal) met logistieke hotspot en internationale draaischijf Venlo (zie box).

Venlo als voorbeeld voor internationale draaischijf tussen zeehavens en Europees achterland

Venlo is een belangrijke vestigingsplaats voor Europese logistieke bedrijven op het knooppunt van weg, spoor en water tussen zeehavens Rotterdam en Antwerpen en het Duitse achterland.

Met ECT als exploitant van de rail- en binnenvaartterminal (> 100.000 TEU) MAAKT Venlo deel uit van de extended gate services van ECT. Aan de bedrijven biedt ECT hoogfrequente, reguliere en duurzame binnenvaart en spoorverbindingen naar het eigen netwerk van inland terminals en verbindingen naar Europese knooppunten per spoor. Met de NV regio Venlo heeft de regio een uitvoeringsorganisatie die de logistieke positie van Venlo moet verbeteren vanuit de behoeften van het bedrijfsleven.

Het ontwikkelingsperspectief en groeipad van de havens ZKN in 2020 en 2030 komt overeen met het ontwikkelpad voor de havens IJsseldelta Kampen waarin vier fasen worden onderscheiden (zie figuur 2.2):

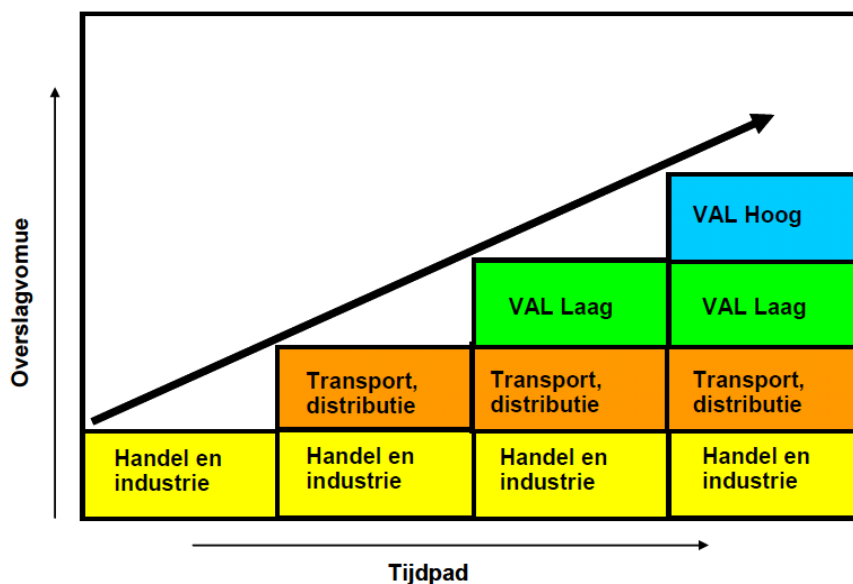
Fase 1: versterken huidige industriële functie en aantrekken nieuwe bedrijven als basis

Fase 2: ontwikkelen transport en distributie functie en aantrekken logistieke bedrijven

Fase 3: samenwerking industrie en logistiek en creëren toegevoegde waarde (VAL)

Fase 4: draaischijffunctie met regie van logistiek proces door partijen in de keten

Figuur 2.2 Ontwikkelpad (Bron: Ontwikkelingsvisie havens IJsseldelta Kampen, 2009)



Voor de havens van ZKN betekenen de ambities en het groeipad voor de positionering van de havens in 2020 als logistiek knooppunt en in 2030 mogelijk als internationale draaischijf dat aan voorwaarden moet worden voldaan om de positie in het netwerk in te kunnen nemen.

In de onderstaande tabel 2.1 zijn per ontwikkelingsfase de voorwaarden kort beschreven waar de havens ZKN aan dienen te voldoen om de ambities voor een positie als logistiek knooppunt en mogelijk op termijn als (inter)nationale draaischijf te bereiken. De voorwaarden zijn onderscheiden voor per thema: Bereikbaarheid, Multimodaliteit, Ruimte, Bedrijvigheid, Strategische samenwerking en Bestuurlijk draagvlak.

Tabel 2.1 Voorwaarde per ontwikkelingsfase gegroepeerd naar thema

Thema	Huidige positie versterken	Logistiek knooppunt voor (Noordoost-)Nederland	(Inter)nationale draaischijf tussen zeehavens en Europese achterland
Bereikbaarheid <ul style="list-style-type: none"> Weg Water Spoor 	<ul style="list-style-type: none"> Directe aansluiting op N50 Verbeterde interne ontsluiting havens Vaarweg IJsselmeer toegankelijk voor Va schepen en kruiplijncoasters Realisatie Hanzelijn 	<ul style="list-style-type: none"> Opwaardering interne en externe weg-ontsluiting via N50, A28, N35, N23 Vaarwegen IJsselmeer toegankelijk voor Va schepen en kruiplijncoasters Verkenning marktkansen aansluiting spoor 	<ul style="list-style-type: none"> Opwaardering interne en externe wegontsluiting via A50, A28, N35, N23, A1, A32 Vaarweg en vaargeulen IJsselmeer en Lorentzsluis Kornwerderzand toegankelijk voor Vb schepen en kustvaartschepen Ontwikkeling spoorterminal bij voorkeur in Kampen (ZZH) of in Zwolle (Hessenpoort)
Multimodaliteit <ul style="list-style-type: none"> Shortsea Containerterminal Duurzaamheid 	<ul style="list-style-type: none"> Kleine kustvaartschepen tot 3,5 m toegankelijk Containerstromen bundelen op huidige locatie i.s.m. lijndienst Harlingen en terminal Meppel Vestiging bedrijven met duurzame activiteiten zoals biomassa en assemblage windmolens 	<ul style="list-style-type: none"> Kleine kustvaartschepen tot 3,5 m toegankelijk Containerterminal op Zuiderzeehaven 50.000 TEU met dagelijkse shuttles op R'dam en/of A'dam Meer modal shift en vervoer over water Efficiëntere benutting energie Duurzame inrichting van de havens 	<ul style="list-style-type: none"> Grotere kustvaartschepen tot 4,5 m toegankelijk Noodzaak: verbreding en verdieping van Lorentzsluizen bij Kornwerderzand Containerterminal op Zuiderzeehaven 100.000 TEU met dagelijkse shuttles binnenvaart en spoor op havens en achterland Meer modal shift en vervoer over water Efficiëntere benutting energie Duurzame havens ZKN als voorbeeldfunctie
Ruimte <ul style="list-style-type: none"> Herstructurering Uitbreidingsruimte 	<ul style="list-style-type: none"> Aanpak van natte terreinen Voorst, Haatland Zachte plannen realiseren, w.o. Zuiderzeehaven 2 en Hessenpoort II 	<ul style="list-style-type: none"> Verplaatsing groeiende watergebonden bedrijven naar Zuiderzeehaven (2) Zachte plannen realiseren, w.o. Zuiderzeehaven 2 en Hessenpoort II Nieuwe ruimte reserveren (vraag monitoren) 	<ul style="list-style-type: none"> Verplaatsing groeiende watergebonden bedrijven naar Zuiderzeehaven (2) Zachte plannen realiseren, w.o. Zuiderzeehaven 2 en Hessenpoort II Nieuwe ruimte reserveren distributie/ logistiek

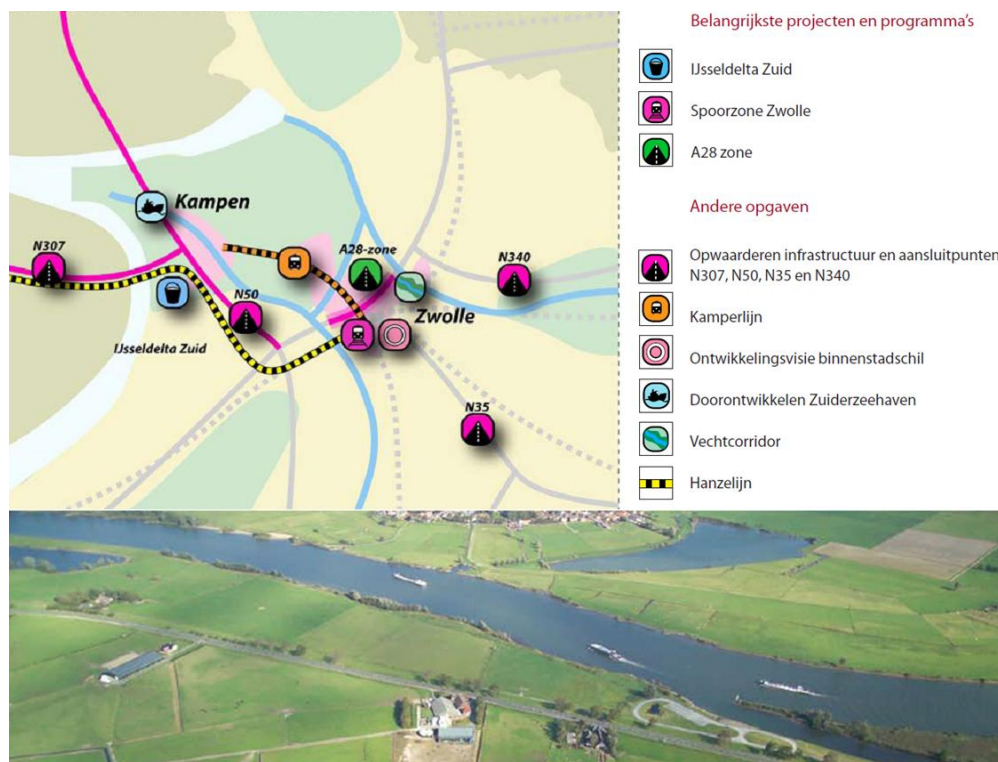
Thema	Huidige positie versterken	Logistiek knooppunt voor (Noordoost-)Nederland	(Inter)nationale draaischijf tussen zeehavens en Europese achterland
Bedrijvigheid <ul style="list-style-type: none"> Type activiteiten Clustervorming Innovatie 	<ul style="list-style-type: none"> Bestaande activiteiten versterken (o.a. zand, grind, veevoeder, opslag) Versterken samenwerking industrie en logistiek Kennisniveau samen ontwikkelen (MBO/ HBO) 	<ul style="list-style-type: none"> Meer industriële en logistieke bedrijven in de regio Specialisatie en toegevoegde waarde activiteiten (o.a. industrie, logistiek, energie, maritiem) Nieuwe logistieke concepten Kennislogistiek organiseren 	<ul style="list-style-type: none"> Internationale spelers met grote (internationale) volumes Toegevoegde waarde activiteiten (o.a. maritiem, industrie, logistiek, energie) Toegevoegde waarde services gekoppeld aan logistieke bedrijvigheid Nieuwe logistieke concepten Kennislogistiek organiseren en actief stimuleren van innovatie
Strategische samenwerking <ul style="list-style-type: none"> Samenwerking in ZKN Partners 	<ul style="list-style-type: none"> Samenwerking intensiveren Meppel en Harlingen 	<ul style="list-style-type: none"> Continue afstemming tussen Zwolle en Kampen m.b.t. vestiging nieuwe en verplaatsing huidige bedrijven Kerngebieden in het achterland, maar ook A'dam en R'dam 	<ul style="list-style-type: none"> Continue afstemming m.b.t. vestiging verplaatsing bedrijven Ontwikkeling logistieke kennis en arbeidsmarkt i.s.m. onderwijs en bedrijfsleven in de regio Amsterdam en Rotterdam, maar ook het (Noord-)Europese achterland
Bestuurlijk draagvlak	<ul style="list-style-type: none"> Organiseren binnen ZKN 	<ul style="list-style-type: none"> Organiseren op regionaal niveau 	<ul style="list-style-type: none"> Organiseren op (inter)nationaal niveau

2.4 Beleid Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN)

In Zwolle Kampen Netwerkstad werken de gemeenten Zwolle en Kampen samen met de provincie Overijssel aan het verbeteren van de concurrentiekracht van de regio en te komen tot een duurzame kwalitatieve groei van de regio. In de Netwerkstadvisie 2030 (2004) en de gebiedagenda Zwolle Kampen (2010) zijn de ruimtelijk-economische ambities voor de (middel)lange termijn geformuleerd en bijbehorende opgaven vastgesteld. Het structuurplan Zwolle 2020 (2008) en Structuurvisie Kampen 2030 (2009), bedrijventerreinenvisie Kampen 2020 (2010) en Omgevingsvisie Overijssel (2008) vormen mede de bouwstenen voor de gezamenlijke ambities in de toekomst.

Het beleid van ZKN is het stedelijk netwerk Zwolle-Kampen sterker te profileren als economisch kerngebied in Nederland met de havens en logistiek als één van de speerpunten. De IJssel en IJsseldelta zijn voor beide steden van groot belang in het streven naar een duurzame ontwikkeling van de regio met nieuwe mogelijkheden voor wonen, recreëren én werken. De ligging aan het water biedt economische potenties voor de groei van bestaande en vestiging van nieuwe logistieke en watergebonden bedrijven. Eén van de kansen voor ZKN is de doorontwikkeling van de Zuiderzeehaven in Kampen. Zwolle Kampen Netwerkstad streeft naar een waarin balans is tussen versterking van de centrumfunctie en functie als scharnierpunt van verbindingen, een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving en een aantrekkelijk woonmilieu. Zwolle zet in op de versterking van de bovenregionale centrumfunctie. Kampen zet in op Kampen waterstad met de ontwikkeling van de IJsseldelta. Voor de ontwikkeling en positionering van de havens is het van belang dat ZKN streeft naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de economische centra en meer ruimte voor watergebonden bedrijven.

Figuur 2.3 Opgaven Zwolle Kampen Netwerkstad (Bron: Gebiedagenda Zwolle Kampen)



Het beleid van ZKN voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling voor de (middel)lange termijn en aansluit bij het nationaal en provinciaal beleid, relevant voor de havens, is:

- Behouden en versterken van de multimodale bereikbaarheid van de economische centra en havens via weg, water en spoor om de groei van het goederenvervoer te faciliteren:

Weg:

- de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en havens in Kampen via de weg verbeteren via een directe aansluiting op de N50
- de bereikbaarheid via de weg met de regio verbeteren (N35, N23, N50)
- versterken van de scharnierfunctie van de regio op internationale schaal als schakel tussen de Randstad en Noordoost-Nederland en Noord-Duitsland en Scandinavië (verbeteren schakels A28, A50 en aansluiting op A1 en A32)

Water:

- de verdieping van de vaarweg IJsselmeer - Meppel / Kampen voor klasse Va schepen en een verbetering van de bereikbaarheid van de vaargeulen IJsselmeer-Ketelbrug voor klasse Vb schepen en kustvaartschepen R/S 1 (Bron MIRT)
- de vergroting van de capaciteit van de Lorentzsluizen bij Kornwerderzand om de bereikbaarheid van Kampen voor kustvaartschepen (tot 4.000 ton) op de lange termijn + verbetering van de vaargeulen IJsselmeer voor kustvaart
- de verbetering van de diepgang Voorsterhaven, Katwolderhaven en Margriethaven en verbetering van de kade Margriethaven en Zwarte Water

Spoor:

- de Hanzelijn is een belangrijke verbetering van de spoorverbinding tussen ZKN en de Randstad met mogelijkheden voor goederenvervoer op termijn
- de Hanzelijn biedt kansen voor een mogelijke spooraansluiting van de Zuiderzeehaven of Hessenpoort voor vervoer van goederen per spoor
- Behouden en zorgvuldig gebruiken van ruimte voor de bedrijven in de regio (inbreiding boven uitbreiding en juiste bedrijf op de juiste plaats aan water).
 - ZKN zet in op de gezamenlijke ontwikkeling en acquisitie van ruimte voor bestaande en nieuwe watergebonden bedrijvigheid in Kampen (doorontwikkeling Zuiderzeehaven) voor creëren nieuwe werkgelegenheid en behoud van de bestaande watergebonden bedrijvigheid in Zwolle.
 - ZKN zet in op de gezamenlijke acquisitie en ontwikkeling van bedrijventerreinen Hessenpoort I/II in Zwolle met ruimte voor grootschalige productie- en logistieke bedrijven.
 - herstructurering van (natte) bedrijventerreinen Haatland in Kampen en duurzame versterking van Voorst in Zwolle (o.a. watergebonden bedrijven).
 - versterken van de multimodale overslag- en opslagactiviteiten in ZKN met frequente diensten en voldoende capaciteit voor bulk en containers
- Samenwerken met havens en regio
 - Het streven is om de havens van Zwolle en Kampen in ZKN gezamenlijk te positioneren in het netwerk van knooppunten met faciliteiten diensten voor de industriële en logistieke bedrijven in de regio.
 - ZKN werkt samen met de omliggende regio's zoals Meppel (Blueport functie binnen Drentse Zuidas) om ruimte en infrastructuur beter te benutten en samen een sterke partner te zijn met een positie in het logistieke netwerk met een functie tussen de zeehavens en het achterland (Noordoost-Nederland).

De ambitie om de havens van ZKN te ontwikkelen als logistiek knooppunt voor (Noordoost-) Nederland past tevens in het beleid van het Rijk om de positie van de mainports te versterken. Het toekomstig Mainport Netwerk Nederland zal bestaan uit een goed multimodaal netwerk van knooppunten in het achterland dat mogelijkheden biedt tot schaalvergroting, flexibiliteit en meer ruimte voor concentratie van activiteiten. Dit leidt tot een efficiëntere benutting van ruimte en infrastructuur in de mainports en knooppunten in het achterland en betrouwbare onderlinge multimodale verbindingen.

Uitgangspunt voor het realiseren van de ambities van de havens is het benutten van de kansen en potenties voor de industriële en logistieke bedrijven en havens in ZKN. In het volgende hoofdstuk zijn de mogelijke kansen en ontwikkelingen beschreven voor de havens ZKN. Deze kansen dienen als basis voor het gewenste ontwikkelingsperspectief in de tijd en voor het realiseren van de ambities.

3 Ontwikkelingen en trends

3.1 Inleiding

De huidige en toekomstige ontwikkelingen in de transport en logistiek, scheepvaart en infrastructuur en ruimte en duurzaamheid bieden kansen voor verdere positionering van de havens in Zwolle en Kampen. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de verwachte landelijke ontwikkelingen op het gebied van:

- Logistieke netwerken
- Goederenstromen (markt)
- Scheepvaart en innovatie
- Infrastructurele ontwikkeling
- Ruimtelijke ontwikkeling
- Duurzaamheid en energie

Deze landelijke ontwikkelingen en trends geven inzicht in de kansen voor het versterken van de havens Zwolle Kampen Netwerkstad als logistiek knooppunt.

3.1 Ontwikkelingen en trends

De belangrijkste landelijke ontwikkelingen en trends in relatie tot de havens zijn:

- *Ontwikkeling logistiek netwerk multimodale knooppunten*
 - mainport Netwerk Nederland: samenwerking tussen mainport Rotterdam en zeehavens, binnenhavens, logistieke knooppunten en industriële centra op achterlandverbindingen (bron: Economische visie op de lange termijn ontwikkeling van Mainport Rotterdam (EZ, 2009))
 - netwerk van grootschalige multimodale knooppunten 'containertransferia' waar containers worden gebundeld vanuit de regionale terminals en via dikke containerstromen in grote binnenvaartschepen van en naar deepsea terminals in Rotterdam worden vervoerd (bijv. Amsterdam met netwerk van lijndienst voor Noord-Nederland), Alblasserdam en Moerdijk (bijv. voor Noord-Brabant))
 - Nationaal netwerk van containerterminals, multimodaal ontsloten met ruimte voor logistieke terreinen in de nabijheid.
 - Samenwerking zeehavens met container terminals in het achterland (Rotterdam met Alphen aan den Rijn, Wanssum, Alblasserdam, en Amsterdam met Lelystad, en samen met Antwerpen mogelijk in Duisburg)
 - Nationaal netwerk van binnenhavens om vraag naar bulkgoederen op te kunnen vangen met ruimte voor natte kavels voor vestiging van watergebonden bedrijven

Een aantal regio's kan uitgroeien tot logistieke hotspots op de belangrijke verbindingassen tussen havens en achterland en kunnen als alternatief dienen voor zeehavens en functie tussen corridors. De samenwerking tussen terminals binnen het netwerk en zeehavens en achterlandregio's wordt steeds belangrijker om logistieke stromen te bundelen, service te leveren en een betrouwbare schakel te zijn voor de verladers en logistiek dienstverleners.

Figuur 3.1 Pendeldienst tussen Amsterdam en terminals Noord-Nederland (Bron: havenbedrijf Amsterdam)



Belangrijke ontwikkelingen voor het logistieke netwerk zijn:

- Zorgvuldig omgaan met de ontwikkeling van strategische locaties aan het water, weg en spoor in Nederland met ruimte voor groei als vestigingsplaats en in overslag van goederen;
- Versterken van de havens als onderdeel van het logistieke netwerk van multimodale knooppunten met ruimte voor het bundelen van stromen, warehouses en diensten;
- Ontwikkeling van grootschalige knooppunten (containertransferia) voor het bundelen van stromen via water en de mainport Rotterdam te ontlasten via de weg;
- Nieuwe diensten aan klanten bieden gericht op het aantrekken van lading via de terminal in het achterland zoals extended gateway services van ECT;
- Samenwerking met andere havens in het netwerk benutten voor verdere specialisatie, efficiency en een gezamenlijke logistieke slagkracht.

- **Ontwikkeling goederenvervoer over water (binnenvaart en zeevaart)**
 - Het goederenvervoer moet energie- en milieuefficiënter plaatsvinden waardoor meer ingezet gaat worden op de binnenvaart;
 - Modal split eis van 45% binnenvaart voor de containerterminals op Maasvlakte II
 - Sterke groeiverwachting containervervoer;
 - Lichte groeiverwachting bulkstromen;
 - Mogelijke groeisegmenten binnenvaart: vervoer van containers, (huis)afval en recycling, biomassa en stukgoederen en mogelijk vervoer basis- en eindproducten.

- **Ontwikkeling scheepvaart en innovatie**
 - Toenemende schaalvergroting in de binnenvaart en zeevaart; Havens onderscheiden zich door het kunnen faciliteren van de grootste schepen waardoor een netwerk van mainports en knooppunten ontstaat waartussen vervoer met kleinere schepen plaatsvindt (bijv. lijndiensten containers Noord-Nederland).
 - Innovatieve concepten gericht op bundelen van stromen via nieuwe scheepsconcepten zoals duwbakstelsysteem voor vervoer van grote stromen tussen mainport en draaischijf in het achterland zoals Duisburg; ook kansen voor Roll on Roll of concepten voor vervoer van halffabrikaten/ eindproducten in trailers op het schip tussen vestigingen aan water en naar klanten aan water)
 - Ontwikkeling shuttleconcepten voor containervervoer gericht op betrouwbare en frequente verbindingen.
 - Havens onderscheiden zich van elkaar door het kunnen faciliteren van schepen met een grotere diepgang dan havens in de regio, waardoor schaalvoordelen kunnen worden behaald.

- **Ontwikkeling infrastructuur**
 - Diepgang van vaarwegen en havens verbeteren zodat schepen optimaal beladen zijn;
 - Netwerkaanpak: zwakste schakel in de keten bepaalt positie binnenvaart/ zeevaart;
 - Betrouwbaarheid van het vervoer vergroten door ketenaanpak van deur tot deur;
 - Samenwerking beheerders infrastructuur gericht op vlotte, veilige en betrouwbare reisinformatie voor de beroepsvaart op de vaarwegen.
 - Multimodale verbindingen en diensten met het achterland zowel via water als weg en mogelijk spoor biedt havens een onderscheidende positie in het netwerk

- **Ontwikkeling ruimte voor watergebonden bedrijven (natte kavels en kades)**
 - Ruimte aan haventerreinen in de zeehavens en binnenhavens voor de vestiging van watergebonden bedrijven in schaars; juiste (watergebonden) bedrijf op de juiste plaats (natte kavel);
 - Behouden van (openbare) laad- en loskades in de binnenhavens;
 - Ruimte voor watergebonden bedrijven staat onder druk van woningbouw en recreatie en natuur.
 - Geluid en milieuruimte beperkende factor voor groei watergebonden bedrijven

- **Duurzaamheid en energie**
 - Focus van de zeehavens op transitie naar duurzame ontwikkeling havens en schepen (zoals Rotterdam Climat Initiative)
 - Transitie naar biobased economy (bio-energie, bio-brandstoffen en bio-producten) en het gebruik van meer duurzame energiebronnen waarvan het vervoer van deze goederen via water kan plaatsvinden. Dat betekent mogelijk meer toegevoegde waarde, minder uitstoot van CO₂ en vestiging van energiebedrijven in de havens;
 - Een meer klimaatneutrale groei moet worden bereikt door logistieke innovatie, afvang en opslag van CO₂ en het verhogen van de efficiency door volledig gebruik van alle industriële (rest)warmte en afvalstoffen;
 - Duurzaamheid is onderdeel van de logistieke keten en bedrijfsvoering; green order en green tender betekent dat verladers eisen stellen aan logistiek dienstverleners en havens.

De duurzame haven van de toekomst levert faciliteiten en ruimte voor bedrijven die in clusters samenwerken, voorzieningen delen, elkaars restproducten gebruiken, ontvangt schone schepen en kiest voor een duurzame inrichting van de haven.

4 Positie havens Zwolle en Kampen

4.1 Inleiding

De steden Zwolle en Kampen zijn gelegen in de delta van de IJssel en ontleen een sterke identiteit aan hun ligging aan het water. De IJssel is een belangrijke verbinding voor de bereikbaarheid van beide steden voor goederenvervoer via het water. De havens van Zwolle en Kampen zijn onderdeel van het netwerk van binnenhavens in Nederland en via het IJsselmeer en de IJssel (Kampen) en het Zwarte Water (Zwolle) bereikbaar voor klasse Va binnenvaartschepen en kleine kustvaartschepen (kruiplijncoasters). ZKN wordt genoemd als scharnierpunt in ruimtelijk, economisch en logistiek opzicht tussen de Randstad en Noordoost-Nederland (bron: nota's Ruimte en Mobiliteit). De ligging, centraal in Nederland, tussen Randstad en Noord- en Oost-Nederland, biedt goede verbindingen via weg, water en spoor van en naar Zwolle Kampen Netwerkstad.

Wat zijn de havens van Zwolle en Kampen en wat is de positie in het netwerk?

Zwolle Kampen Netwerkstad is een belangrijk economisch kerngebied in Nederland. Binnen het netwerk Zwolle-Kampen liggen omvangrijke natte bedrijventerreinen zoals Voorst, Haatland en Zuiderzeehaven waar bedrijven gebruik maken van vervoer over water. Zowel Zwolle als Kampen beschikken over binnenhavens met goede voorzieningen (kade, waterontsluiting en overslagfaciliteiten) voor de bedrijven. De havens bieden ruimte voor bestaande en nieuwe watergebonden bedrijven die gebruik maken van vervoer van goederen over water. De huidige positie in het netwerk van de havens is een regionale op- en overslagfunctie van de watergebonden bedrijven zelf.

Figuur 4.1

Havens Kampen



Havens Zwolle



De havens in Zwolle Kampen Netwerkstad worden veelal geassocieerd met de Zuiderzeehaven die recent succesvol is ontwikkeld, waar bedrijven zich hebben gevestigd en waar nog ruimte is voor nieuwe watergebonden bedrijven. De Zuiderzeehaven is

echter één van de havens in ZKN waar bedrijven zijn gevestigd die gebruik maken van vervoer over water. De bedrijven die gevestigd zijn in de havens van Zwolle en Kampen en gebruik maken van overslagfaciliteiten in beide havens dragen bij aan het economisch belang van ZKN. In de havens van Kampen en Zwolle zijn ongeveer dertig watergebonden bedrijven gevestigd met een directe en indirecte werkgelegenheid van naar schatting 700 arbeidsplaatsen, waarvan 500 in Kampen. Met de vestiging van bedrijven in de Zuiderzeehaven zijn in de toekomst naar schatting 1.000 arbeidsplaatsen (direct) gerelateerd aan watergebonden activiteiten in Kampen (Bron: netwerkanalyse).

Kracht van de havens voor ZKN

De kracht van de havens in Zwolle Kampen Netwerkstad nu is:

- Strategische ligging van de havens in het nationale netwerk van havens tussen Randstad en Noord(oost-)Nederland op het knooppunt van verbindingen via water, weg en spoor met aansluiting op het Europese netwerk van verbindingen
- Beschikbaarheid van ruimte voor watergebonden, industriële en logistieke bedrijven
- Havens in Kampen liggen aan diep vaarwater en zijn bereikbaar voor klasse Va schepen tot 3.000 ton (binnenvaart- en kustvaartschepen met een diepgang tot 3,5 m); Zuiderzeehaven heeft een ontwerpdiepte voor kustvaartschepen van 4,5 m (4.000 ton)
- Vestiging van watergebonden bedrijven met diversiteit aan goederen en activiteiten (zoals zand en grind, aardolie, veevoeder, granen, metalen, oliën en vetten, hout, stukgoederen, containers) met een overslag via water in beide havens van naar schatting 4,5 miljoen ton goederen (vooral bulkgoederen) in 2010.

Figuur 4.2 Zuiderzeehaven in ontwikkeling (inmiddels zijn op ZZH bedrijven gevestigd)



In de dit hoofdstuk wordt ingegaan op de kracht van de havens ZKN en de positie van de havens in het nationale netwerk. Een beeld wordt gegeven van de multimodale bereikbaarheid en faciliteiten van de havens en het ruimtegebruik voor watergebonden en logistieke bedrijvigheid in Zwolle en Kampen. En inzicht wordt gegeven in de gebruikers van de havens en het type en de hoeveelheid goederen die via het water worden vervoerd. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van de sterke en zwakke punten van de havens ZKN dat mede de basis vormt voor het versterken van de positie van de havens.

4.2 Netwerk van havens

Het netwerk van havens in Nederland bestaat uit zeehavens en binnenhavens (zie figuur 3.1). De zeehavens zijn belangrijke knooppunten voor overslag en opslag van goederen via intercontinentaal vervoer met deepsea schepen en intra-Europees vervoer met shortsea schepen (kustvaartschepen). De belangrijkste zeehavens in Nederland zijn:

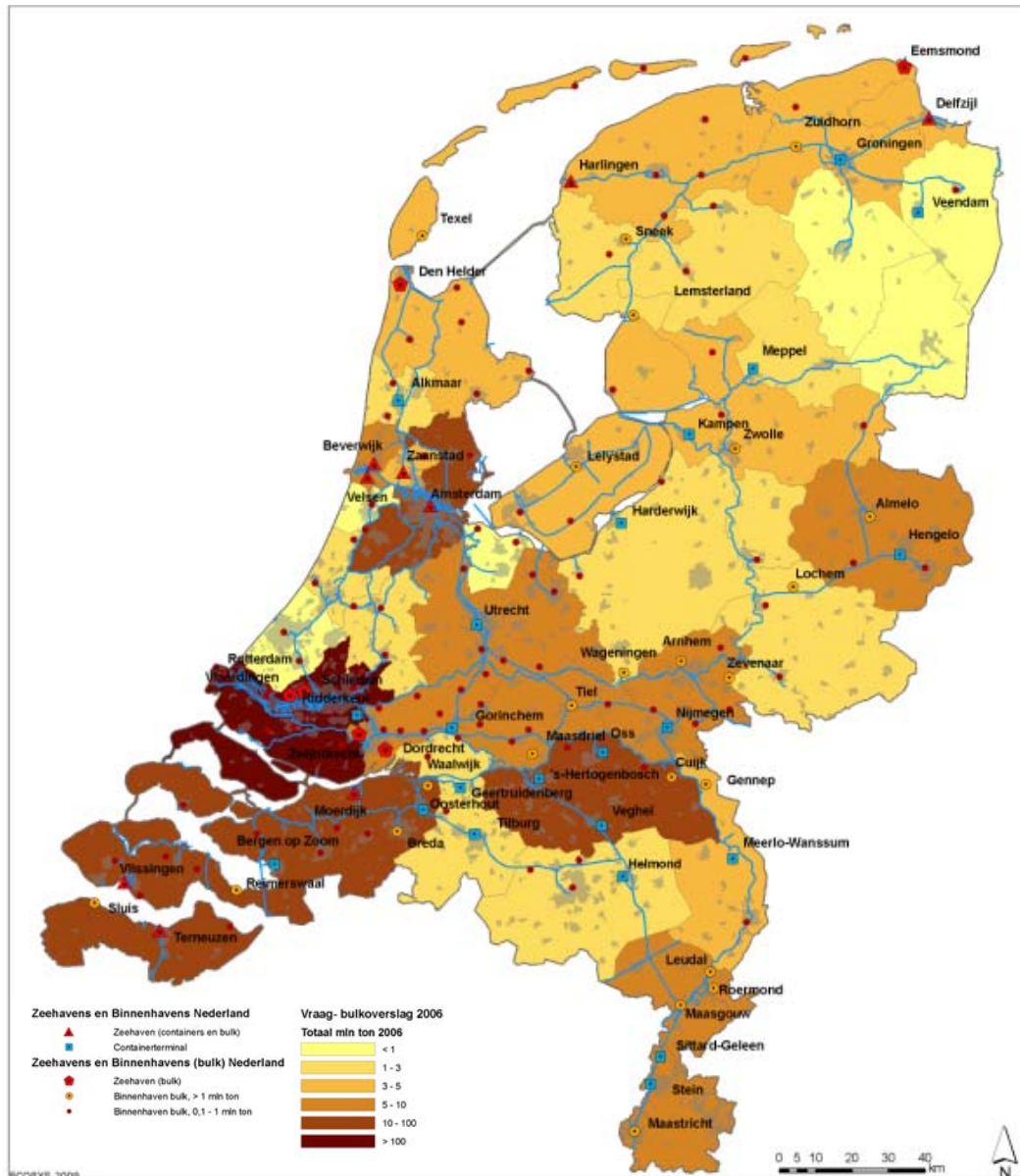
- Mainport Rotterdam, haven Amsterdam en havens Vlissingen en Terneuzen met internationale industriële en logistieke bedrijven en grootschalige stromen en faciliteiten. Deze havens hebben een belangrijke knooppuntfunctie op internationaal en nationaal niveau voor het vervoeren van goederen van/naar Europese achterland.
- De zeehavens van Moerdijk, Velsen, Delfzijl en Drechtsteden zijn industriële complexen met internationale bedrijven die gebruik maken van zeevaart, binnenvaart, spoor en weg voor de internationale aan- en afvoer van goederen.

Nederland heeft meer dan tweehonderd binnenhavens die deel uitmaken van natte bedrijventerreinen, vestigingsplaats zijn voor natte bedrijven en bereikbaar zijn via het fijnmazige netwerk van vaarwegen. De industriële en logistiek bedrijvigheid maken gebruik van de binnenhavens aan het water voor de aan- en afvoer van goederen van en naar de zeehavens en klanten en leveranciers in Nederland en Europa.

De binnenhavens van Utrecht, Oss, Hengelo, 's-Hertogenbosch, Nijmegen, Stein en Arnhem zijn de multifunctionele havens met de overslag van meerdere goederensoorten via het water (meer dan 3 miljoen ton bulkgoederen en overslag van containers). De haven van Hengelo is de grootste haven van Overijssel met een overslag van ongeveer 3,5 miljoen ton goederen waaronder 50.000 TEU aan containers via water en is onderdeel van het Twentse netwerk van havens (Almelo, Enschede en Hof van Twente). De havens van Zwolle en Kampen samen hebben een overslag van ongeveer 4,5 miljoen ton goederen, waaronder ongeveer 10.000 TEU aan containers via water.

De vele relatief kleine binnenhavens in Noord-Nederland bieden kansen voor het functioneren als knooppunt voor de stromen tussen de zeehavens Rotterdam en Amsterdam en Noordoost-Nederland, Duitsland en Noord-Oost Europa (Scandinavië, Polen, Baltische Staten). De haven van Kampen biedt voordelen maar ook nadelen ten opzichte van de havens in Meppel en Hengelo. De voordelen zijn de strategische ligging op een knooppunt van verbindingen, bereikbaar voor de grootste binnenvaartschepen en ruimte voor watergebonden bedrijvigheid. De nadelen zijn het beperkte multifunctionele karakter van bedrijvigheid en goederenstromen in de haven, het ontbreken van hoogfrequente shuttlediensten voor containervervoer (24 uur en 7 dagen in de week) tussen de regio en Rotterdam en nauwelijks internationale logistieke of industriële spelers die gebruik maken van vervoer over water.

Figuur 4.3 Netwerk van binnenhavens in Nederland (Bron LCA binnenhavens 2010)



Bron: ECORYS o.b.v. CBS-cijfers

4.3 Netwerk van verbindingen

De ligging van de havens in Zwolle Kampen Netwerkstad op een knooppunt van verbindingen via weg, water en spoor is een is één van de uitzonderlijke kenmerken van de regio. De grote nationale transportassen kruisen elkaar hier:

- de IJssel en verbinding via het IJsselmeer en Ketelmeer met de zeehavens
- de A28 en A50 die de regio verbindingen met de Randstad en Noord-Nederland en aansluiting op de A32 via Meppel en A1 via Apeldoorn naar het (Noord-)Duitsland.
- de spoorverbindingen tussen Randstad, Noord-Nederland en Noord-Duitsland

Weg

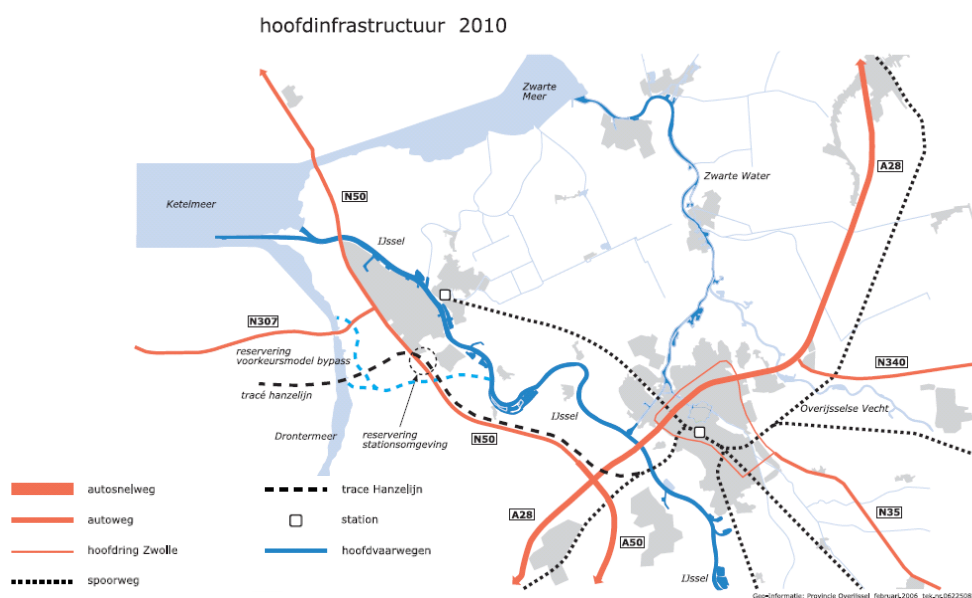
De grote vervoerstromen en de belangrijkste ruimtelijk-economische ontwikkelingen vinden plaats van en naar en in de stedelijke netwerken zoals Zwolle Kampen Netwerkstad. Een goede bereikbaarheid is daarvoor een belangrijke randvoorwaarde. De scharnierfunctie van Zwolle in Noordoost-Nederland en de mobiliteit binnen de regio zelf zorgen ervoor dat de bereikbaarheid sterk onder druk staat (o.a. A28). Ondanks de verbeteringen aan de N50 is een directe aansluiting van de havens en bedrijventerreinen in Kampen op de N50 is zeer gewenst en voor alle bedrijven de eerste prioriteit. Voor een betere ontsluiting met de regio is de aanleg van de N23 (richting Noord-Holland) en verbetering van de N35 (richting Twente) gewenst.

Water

De havens van Zwolle en Kampen zijn bereikbaar voor klasse Va schepen (binnenvaart- en kustvaartschepen van maximaal 3000 ton bij een maximale diepgang van 3,5 meter). De havens in Zwolle worden gebaggerd zodat binnenvaartschepen tot 3,25 meter maximaal kunnen worden beladen.

Voor Kampen speelt watergebonden bedrijvigheid een grote rol met de ontwikkeling van de Zuiderzeehaven. Deze haven heeft een ontwerpdiepte van 4,5 meter zodat in de toekomst mogelijk kustvaartschepen tot 4000 ton kunnen worden ontvangen. Echter op de aansluitende vaarweg en vaargeulen via het IJsselmeer en sluiscomplex Kornwerderzand kunnen geen kustvaartschepen varen met een diepgang van 4,5 meter. Voordat van deze diepgang geprofiteerd kan worden, zijn dus eerst aanpassingen op de ontsluitende vaarwegen nodig. Momenteel loopt er een planstudie om de vaargeulen IJsselmeer – Ketelbrug geschikt te maken voor klasse Vb schepen en de vaargeul vanaf de Ketelbrug (Schokkerak) voor klasse Va schepen met een diepgang tot 3,50 meter (en toegankelijk voor binnenvaartschepen en kustvaartschepen tot 3.000 ton). Nog in 2011 wordt het voorkeursalternatief vastgesteld en, bij uitvoering, in 2015 opgeleverd.

Figuur 4.4 Hoofdinfrastructuur Zwolle-Kampen Netwerkstad (Bron Netwerkstadvisie 2030)



Om in de toekomst kustvaartschepen te kunnen ontvangen in de haven van Kampen is naast verdieping van de vaargeulen in het IJsselmeer ook aanpassing van het sluisencomplex Lorentzsluizen bij Kornwerderzand noodzakelijk.

In het kader van de Toekomstvisie Afsluitdijk wordt in 2011 besloten of en hoe het sluisencomplex wordt aangepast.

Dit betekent dat de keuze voor wel of niet opwaarderen betekent dat de haven van Kampen voor de komende vijftig tot honderd jaar bereikbaar is voor de huidige klasse Va schepen (binnenvaart- en kustvaartschepen tot 3,5 m) of in de toekomst mogelijk voor grotere kustvaartschepen met een diepgang tot 4,5 m.

Figuur 4.5 Bouw kustvaartschip Peters Shipyards in Kampen



Spoor

De gemeente Zwolle heeft aangegeven de spooraansluiting van de Katwolderhaven te sluiten. De aanleg van de Hanzelijn biedt wellicht mogelijkheden voor een aansluiting van de Zuiderzeehaven in Kampen op het spoor. Planologisch biedt het bedrijventerrein Hessenpoort mogelijkheden voor een aansluiting op het spoor.

4.4 Huidige en toekomstige goederenstromen

4.4.1 Huidige goederenstromen via weg, spoor en binnenvaart

De positie van de havens van Zwolle en Kampen wordt mede bepaald door de omvang van de goederenstromen van en naar het gebied en door de omvang van de goederenoverslag voor Nederland als geheel. Tabel 3.1 toont voor Nederland, Overijssel en Noord-Overijssel (waar Zwolle en Kampen deel vanuit maken) afzonderlijk de omvang van de goederenstromen uitgesplitst naar modaliteit.

Tabel 4.1 Goederenstromen via weg, spoor en binnenvaart van/ naar Overijssel in 2007/2008 (in miljoen ton)

Modaliteit	Nederland	Overijssel	Noord-Overijssel
Weg	700	80,9	34,6
Binnenvaart	270	11,6	4,4
Spoor	40	0,5	0,1

Bron: CBS, Publicatiebestanden spoor 2007/ weg en binnenvaart 2008

Binnen Nederland wordt het merendeel van het goederenstromen via de weg afgehandeld. Deze stromen zijn hoofdzakelijk *nationaal* van aard. Daarnaast neemt het vervoer via de binnenvaart ook een belangrijke plaats in en is meer *internationaal* gefocust. Dit zijn omvangrijke, internationale goederenstromen van en naar de zeehavens en zijn vaak bulkgoederen en ook steeds meer het containervervoer van en naar de terminals langs de Rijn en in Nederland. De verwachting is dat het containervervoer via het water blijft groeien.

Ook binnen Overijssel en Noord-Overijssel worden de meeste goederen per weg getransporteerd. Het vervoer per binnenvaart vindt plaats naar de elf binnenhavens in Overijssel waaronder Kampen en Zwolle en de havens in Twente. De bedrijven in de havens gebruiken de binnenvaart voor de aanvoer van bulk en het wegvervoer voor de afvoer van bulkproducten naar de klanten.

Naast de goederenstromen waarvan de herkomst of bestemming is gelegen in Noord-Overijssel, verlopen er (vanuit Rotterdam en Amsterdam) ook goederenstromen via Noord-Overijssel naar het Noord-Oost Europese achterland. Dit betreffen goederen die niet in Noord-Overijssel worden overgeslagen, maar deels via de regio worden vervoerd. Tabel 3.2 toont de omvang van de goederen die op deze corridor worden getransporteerd.

Tabel 4.2 Goederenstromen via weg, spoor en binnenvaart van en naar de haven van Rotterdam en Amsterdam naar/vanuit het Noord-Europees achterland in 2006 (in miljoen ton).

Modaliteit	Vanuit Rotterdam en Amsterdam	Naar Rotterdam en Amsterdam
Weg	3,9	6,5
Binnenvaart	0,7	1,6
Spoor	1,1	13,3

Bron: CBS

De tabel toont het belang van spoorvervoer op de corridor, gevolgd door het vervoer via de weg en de binnenvaart. Ruim 95% van de goederen heeft als herkomst en bestemming Duitsland (heel Duitsland waarbij geen onderscheid is gemaakt tussen regio's); het overige deel van de goederen gaat naar Scandinavië, Polen en Rusland. De totale omvang van de doorgaande stromen lijkt beperkt, maar biedt mogelijk kansen voor de regio.

4.4.2 Toekomstige goederenstromen via het water

In de Nota Mobiliteit is uitgegaan van een groei van 40-80% van het goederenvervoer in de periode tot 2020. De planbureaus (CPB, NMP, RPB) hebben nieuwe lange termijn scenario's ontwikkeld onder de naam Welvaart en Leefomgeving (WLO). Deze scenario's geven toekomstbeelden voor de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland richting 2040.

De verwachting van de planbureaus in de scenariostudie 'Welvaart en Leefomgeving' is dat het goederenvervoer in 2040 is gegroeid met 40 tot 120 procent (tonkilometers ten opzichte van 2002). In het goederenvervoer over water van en naar de binnenhavens in

Nederland is de verwachting dat het bulkvervoer licht toeneemt (0,25 tot 1,5% per jaar) en het containervervoer sterk toeneemt met ruim 6% per jaar tot 2020 en ruim 4% per jaar tussen 2020 en 2040 in het hoge GE scenario¹. Het containervervoer via water van en naar de terminals in Nederland zal naar verwachting verdubbelen tot 2 miljoen TEU in 2020 (Bron: LCA binnenhavens, ministerie van V&W 2010).

De huidige economische crisis heeft op korte termijn effect op het volume van de goederenstromen, maar op de lange termijn worden de groeiverwachtingen aangehouden.

Het havenbedrijf Rotterdam verwacht een verdubbeling van de groei in de overslag van goederen van 400 miljoen ton naar 800 miljoen ton in 2030 en verdrievoudiging van de containeroverslag van 10 naar 30 miljoen TEU in 2030. Het streven is een modal split in het achterlandvervoer in 2035 van: 45% via de binnenvaart (8,2 miljoen TEU), 20% via spoor (3,6 miljoen TEU) en 40% via de weg (6,4 miljoen TEU). Dit betekent dat de inland terminals in het achterland deze verwachte groei moeten kunnen faciliteren en opvangen met name na 2020.

De volgende ontwikkelingen in het goederenvervoer komen in de WLO scenario's terug:

- Het goederenvervoer groeit en kan zelfs verdubbelen (internationale ontwikkeling);
- Doorzetting trend naar schaalvergroting in het vervoer;
- Sterke groei in containervervoer;
- Beperkte groei bulkvervoer.

De groei in het bulkvervoer wordt gedragen door nieuwe stromen voor de binnenvaart, zoals het vervoer van biomassa en biodiesel, afval, recycling, metaal en in bepaalde regio's door zand- en grindvervoer voor nieuwe infrastructuur.

Deze landelijke WLO scenario's zijn ook vertaald naar prognoses voor het goederenvervoer van en naar Overijssel. Op basis van het laagste (Regional Community) en hoogste scenario (Global Economy) wordt een groei van het goederenvervoer van en naar Overijssel per binnenvaart van tussen 0,1% (RC) en 1,8% (GE) verwacht tussen 2010 en 2020 (Bron: Netwerkanalyse binnenhavens Overijssel, 2008). Op basis van beide scenario's (RC en GE) wordt een ontwikkeling van het vervoer per binnenvaart van en naar Overijssel verwacht van tussen de 10 en 14 miljoen ton in 2020. Voor de havens in Zwolle en Kampen wordt met name groei verwacht door:

- de vestiging van nieuwe watergebonden bedrijven in de Zuiderzeehaven
- groei van huidige bedrijven (landbouwproducten, aardolieproducten, zand en grind)
- groei containerterminal

De verwachting is dat de overslag via water in de haven van Zwolle kan groeien van ongeveer 2,5 miljoen ton naar ongeveer 3,0 miljoen ton goederen in 2020. Met de verdere (door)ontwikkeling van de Zuiderzeehaven(s) en vestiging van nieuwe bedrijven kan de overslag via water in Kampen groeien van ongeveer 2 miljoen ton naar 3 tot 5 miljoen ton goederen in 2020.

¹ Bron: Rijkswaterstaat DVS (2007), LANGVV bestanden en CPB (2006), Aanpassing WLO scenario's containervervoer.

4.4.3 Goederenoverslag via water

De binnenhavens in Nederland hebben in 2006 in totaal 385 miljoen ton goederen overgeslagen. Van en naar de zeehavens in Nederland wordt ongeveer 250 miljoen ton goederen aan en afgevoerd via water in 2006. De binnenvaart is vooral sterk in:

- het internationale vervoer (langere afstanden, > 120km);
- het vervoer van bulkgoederen (dikke goederenstromen);
- zeehavengebonden vervoersstromen (dikke goederenstromen van/naar binnenhavens)

Daarnaast is het containervervoer per binnenvaart ook op de kortere afstand (nationale vervoer) in de afgelopen jaren flink toegenomen. De belangrijkste succesfactor voor de binnenvaart is het hebben van een natte vervoersrelatie (zeehavens en klanten) en de dikte van de stroom in combinatie met de ligging van de klant/leverancier (aan/nabij het water).

De binnenhavens in Overijssel zijn goed voor een overslag via water van ruim 11 miljoen ton goederen (2008). De belangrijkste binnenhavens met meer dan 1 miljoen ton overslag van goederen zijn Hengelo, Zwolle, Kampen, Deventer en Almelo.

De haven van Kampen heeft een overslag van naar schatting ongeveer 1,5 miljoen ton goederen en de haven van Zwolle van ongeveer 2,5 miljoen ton goederen. De bedrijven in de havens gebruiken de haven vooral voor de aanvoer en overslag van bulkgoederen.

Type en omvang goederen

In de havens van Kampen en Zwolle wordt een grote diversiteit aan goederen overgeslagen via het water door de bedrijven. De belangrijkste goederensoorten op basis van CBS statistieken (2009), netwerkanalyse binnenhavens Overijssel en de gegevens van bedrijven zijn ongeveer:

- zand en grind/bouwmaterialen: ongeveer 1,3 miljoen ton in Kampen en in Zwolle
- aardolieproducten: ongeveer 1,2 miljoen ton in Zwolle
- veevoederproducten: ongeveer 0,5 miljoen ton in Zwolle en Kampen
- motorbrandstoffen: ongeveer 0,1 miljoen ton in Kampen
- landbouwproducten (o.a. granen): ongeveer 0,3 miljoen ton in Kampen en Zwolle
- meststoffen: 0,1 miljoen ton in Kampen en Zwolle
- oliën en vetten: 0,1 miljoen ton in Kampen
- stukgoederen: 0,1 miljoen ton in Zwolle
- metalen: 0,1 miljoen ton in Kampen
- containers: 0,1 miljoen ton in Kampen

De aan- en afvoer van containers via ROC Kampen is ongeveer 11.000 TEU in 2008. Deze overgeslagen tonnages zullen verder toenemen door de ontwikkeling van de Zuiderzeehaven. Zo zal Salland Olie naar verwachting eind 2011 een nieuw depot voor motorbrandstoffen in gebruik nemen. De aanvoer zal via het water gebeuren.

Figuur 4.6 Regionale overslaglocaties ROC Kampen containers

Graansloot bulk



4.4.4 Gebruikers van de havens

De binnenhavens in Zwolle en Kampen hebben een belangrijke functie voor de bedrijven die gevestigd zijn in de regio. Het gaat daarbij zowel om watergebonden bedrijven (zie bijlage 2) als niet watergebonden bedrijven die bijvoorbeeld gebruik maken van ROC Kampen voor containervervoer. De verschillende type bedrijven die gevestigd zijn in de binnenhavens en gebruik maken van vervoer over water leidt tot de volgende functies:

1. *Overslag- en opslagfunctie*

De binnenhavens zijn belangrijke locaties met overslag- en opslagfaciliteiten voor bulkgoederen zoals zand en grind, aardolieproducten (depotfunctie), veevoeder en landbouwproducten en oliën en vetten; de binnenhavens zijn tevens onmisbaar voor vervoer van zware constructies via het water (kunnen niet via de weg worden vervoerd).

2. *Industriële functie*

De binnenhavens zijn belangrijke vestigingsplaatsen voor industriële bedrijven die gebruik maken van vervoer over water zoals betoncentrales, veevoederproducenten, staalproducenten en olieproducenten en belangrijk voor scheepswerven.

3. *Logistieke functie*

ROC Kampen heeft een regionale functie voor logistieke en verladende (niet-watergebonden) bedrijven in de regio door de containers met import- en exportgoederen te vervoeren via het water en de weg tussen regio en de zeehavens. De logistieke functie van Kampen is vooralsnog beperkt qua omvang en diensten maar kan verder uitgroeien.

Graansloot in Kampen biedt opslag- en overslagactiviteiten voor bulkproducten en Zwagerman biedt opslag en overslagactiviteiten voor stukgoederen in Zwolle.

Wärtsilä is gevestigd in de Zuiderzeehaven met het nieuwe Europese Distributiecentrum voor reserveonderdelen voor de scheepvaartsector en energiesector. Dit vervoer vindt vooral via de weg plaats. Mogelijk wordt in de toekomst af en toe gebruik gemaakt van de haven voor vervoer van zware constructies en containers.

De bedrijven die gebruik maken van de havens zijn veelal regionale spelers die vanuit Kampen of Zwolle de regionale markt bedienen. De haven wordt gebruikt voor de aanvoer van bulkgoederen via het water en de afvoer van bulkproducten via de weg naar de klant. In Kampen maken zestien bedrijven gebruik van de havenfaciliteiten, waarvan tien in de Haatlandhaven en zes in de Zuiderzeehaven. De bedrijven beschikken over een eigen kade met overslagfaciliteiten voor goederen. ROC Kampen biedt bedrijven in de regio openbare overslagfaciliteiten en diensten aan voor het containervervoer via water.

Figuur 4.7 Havens Kampen

Haatlandhaven



Zuiderzeehaven



Haven Betonson



De belangrijkste gebruikers van de haven van Kampen zijn:

- Haatlandhaven: zand en grind handel en betonproductiebedrijven, houtbedrijven, recyclingbedrijven, overslag en opslagbedrijf voor grondstoffen (o.a. granen), opslag- en productiebedrijven in oliën en vetten, scheepswerf, ROC Kampen
- Zuiderzeehaven: metaalbedrijf, kunstmestbedrijf, productiebedrijven in oliën en vetten, overslag en opslagbedrijf voor grondstoffen (o.a. granen), EDC Wärtsilä.
- Haven Betonson: betonproductiebedrijf

De belangrijkste gebruikers van de havens in Zwolle zijn:

- Voorsterhaven: betoncentrale, veevoeder en granen
- Katwolderhaven: betoncentrale, staalbedrijf en bouwmaterialen en stukgoederen
- Zwarte Water: depotfunctie aardolieproducten en kunstmest
- Reparatiebedrijven schepen

Figuur 4.8 Havens Zwolle

Voorsterhaven



Katwolderhaven



Een aantal bedrijven in de havens hebben meerdere regionale vestigingen in Nederland zoals North Sea Group, Hendrix UTD, Agrifirm en de betoncentrales MBI beton, Betonson en Mebin. Het ontbreekt de regio aan een specifiek cluster van bedrijvigheid (zand en grind cluster is wel sterk vertegenwoordigd), grote logistieke of industriële spelers waarvoor vervoer over water essentieel is en aan een containerterminal met een frequente shuttleverbinding op Rotterdam (zoals Meppel).

4.5 Ruimte natte bedrijventerreinen

Voor de verdere ontwikkeling van de havens Zwolle en Kampen is het van belang om inzicht te hebben in het ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Het gaat hierbij dan vooral om terreinen met een ligging aan vaarwater en bedrijfskavels met kades, ofwel de natte bedrijventerreinen. De totale netto omvang van de natte terreinen in Zwolle en Kampen is 378 ha. Bij de natte bedrijventerreinen geldt dat drie van de vier terreinen al volledig zijn uitgegeven. Alleen in de Zuiderzeehaven is nog zo'n 18 hectare beschikbaar voor uitgifte van kavels voor watergebonden bedrijven en industriële bedrijven in milieucategorie 1-5. De totale netto omvang van de droge bedrijventerreinen met ruimte voor logistieke bedrijven in Zwolle en Kampen is 237 ha. Op de terreinen Hessenpoort I en II (o.a voor logistieke activiteiten) in Zwolle is nog zo'n 130 hectare netto beschikbaar voor uitgifte. Dit heeft vooral te maken met het recent (2008) beschikbaar komen van Hessenpoort II.

Tabel 4.3 Kenmerken van natte en relevante droge bedrijventerreinen in Zwolle en Kampen, 2010 (Bron IBIS, 2010)

Kern	Naam bedrijventerrein	Type	Omvang netto (ha)	Reeds uitgegeven
Kampen	Bedrijvenpark Rijksweg 50	Droog	47	25
Kampen	Haatland	Nat	184	184
Kampen	Zuiderzeehaven	Nat	47	29
Zwolle	Hessenpoort	Droog	110	60
Zwolle	Hessenpoort II	Droog	82	2
Zwolle	Holtenbroek	Nat	5	5
Zwolle	Voorst	Nat	142	142
Totaal droge bedrijventerreinen (o.a. voor logistiek)			239	87
Totaal natte bedrijventerreinen			378	360

In de zachte plannen voor bedrijventerreinen in Zwolle en Kampen is voor de ontwikkeling van de havens vooral de uitbreidingsplannen voor de Zuiderzeehaven van belang. Op dit moment is ten aanzien van dit terrein in de zachte plannen een omvang van circa 40 hectare opgenomen.

Tabel 4.4 Zachte plannen bedrijventerreinen in Zwolle en Kampen, 2010 (Bron IBIS, 2010)

Kern	Naam bedrijventerrein	Type	Omvang netto (ha)	Reeds uitgegeven
Kampen	Uitbreiding Zuiderzeehaven	Nat	40	0
Zwolle	Hessenpoort Zuid Zuid	Droog	13	0
Totaal			80	0

Binnenhavens

Verspreid over de verschillende bedrijventerreinen beschikken de gemeenten Kampen en Zwolle over zeven (industrie)havens waaraan bedrijven zijn gevestigd die over water vervoeren. Het gaat hierbij om:

- **Kampen:** Haatlandhaven, de private haven van Betonson en de Zuiderzeehaven;
- **Zwolle:** Voorsterhaven, Katwolderhaven, Prinses Margriethaven (allen op bedrijventerrein Voorst) en haven Zwarte Water (Holtenbroek).

Herstructureringsopgave

In de afgelopen jaren is in de regio op diverse plaatsen geïnvesteerd in de revitalisering van bedrijventerreinen. Ook zijn er op verschillende plekken nog plannen voor het verder herstructureren en meer toegankelijk maken van het water. De belangrijkste herstructureringsopgaven in relatie tot de ontwikkeling van de havens in Zwolle en Kampen zijn:

- **Zwolle: Bedrijventerrein Voorst**

Het terrein vormt sinds de jaren zestig de kern van de Zwolse industrie en beslaat bruto circa 175 hectare. Door de mix van grote en kleine bedrijven, in verschillende branches, staat het bedrijventerrein voor veel afwisseling en bedrijvigheid. De watergebonden bedrijvigheid is een belangrijk onderdeel van Voorst. In 2005 is het “Masterplan Duurzame Versterking Voorst” vastgesteld, waarin wordt aangegeven het terrein op de onderdelen geluid, ruimte, bereikbaarheid en beheer te verbeteren en duurzaam te versterken. De visie is erop gericht Voorst te behouden en te ontwikkelen als een inbreidingslocatie voor bedrijvigheid.

Inmiddels is het plan van aanpak “Ruimte op Voorst” in uitvoering waarbij het verbeteren van de kwaliteit van de havens op Voorst één van de projecten is. Het plan van aanpak is erop gericht de bestaande watergebonden bedrijven ook naar de toekomst toe te blijven faciliteren. De uitvoering van het overkoepelende project Duurzame Versterking Voorst gebeurt vanuit een convenant tussen bedrijven, gemeente, provincie Overijssel, Kamer van Koophandel en Oost NV.

- **Kampen: Industrierrein Haatland**

Industrierrein Haatland is het oudste en grootste industrierrein van Kampen en beslaat circa 230 hectare bruto. In het Masterplan Haatland is de toekomstvisie op de duurzame versterking van Haatland gegeven en zijn concrete projecten geformuleerd. De visie geeft het streefbeeld voor Haatland aan tot 2015-2020, waarbij belangrijke onderdelen zijn: beheer en parkmanagement, verbetering bereikbaarheid en aanpak verkeersknelpunten, huisvesting van bedrijven en calamiteitenbeheer.

Vanuit het oosten naar het westen van het terrein neemt de kavelmaat toe en daarmee tevens het industriële en grootschalige accent. Het meest westelijke (uitbreidings)deel van het terrein is ingericht voor grootschalige watergebonden bedrijventerrein. De insteekhavens en de bijbehorende watergebonden kavels worden benut door bedrijven met watergebonden bedrijfsactiviteiten. Daarnaast wordt tussen Kampen en Haatland een duidelijke overgangszone van wonen naar werken gecreëerd om als zodanig te voorkomen dat bedrijven door milieuhinder zich genoodzaakt zien tot verplaatsen.

4.6 Sterkten en zwakten havens

De huidige positie van de havens in Zwolle en Kampen bieden kansen om de ambitie van ZKN als logistiek knooppunt te realiseren. Daarbij wordt ingezet op het beter benutten van de sterkten van de havens ZKN en mogelijk verbeteren van de zwakten van de havens. De belangrijkste sterkten en zwakten van de havens Zwolle Kampen Netwerkstad zijn in de onderstaande tabel samengevat. De belangrijkste sterkten zijn:

- Ruimte aan natte en droge terreinen voor watergebonden bedrijven, industriële en logistieke bedrijven en omvang havengebieden in Kampen en Zwolle
- Strategische ligging op een knooppunt van verbindingen via water, weg en spoor tussen Randstad en Noordoost-Nederland en Duitsland.
- Bereikbaarheid van de havens van Kampen en Zwolle via water voor klasse Va schepen (tot maximaal 3.000 ton) en ontwerpdiepte Zuiderzeehaven van 4,5 meter

De belangrijkste zwakten zijn:

- Geen internationale industriële en logistieke bedrijven met dikke ladingstromen (zowel bulkstromen als containerstromen) als basis voor vervoer over water;
- Havens gericht op functie van overslag/ opslag van bulkgoederen voor regionale watergebonden bedrijven en niet op logistieke bedrijvigheid
- Wegontsluiting havens Kampen onvoldoende aangesloten op de N50
- Bereikbaarheid van de havens ZKN voor schepen is afhankelijk van de diepgang van de vaargeulen IJsselmeer en diepgang sluizencomplex bij Kornwerderzand.

Ondanks dat de haven een aantal sterke productgroepen kent, is er sprake van een grote diversiteit van productgroepen en regionale gebruikers. Diversiteit is niet per definitie een zwakte, maar kan wel onduidelijkheid geven in de profilering van de havens ofwel waar staan de havens van ZKN voor?

Daarnaast heeft de haven beperkte productie- en distributieactiviteiten waardoor de nadruk ligt op de aanvoer van bulkgoederen via water en niet op de distributie van goederen (in containers) via water.

Een (inter)nationale speler vanuit de industrie, logistiek of als overslagbedrijf (stuwadoor) kan als launching customer de havens een profiel geven gericht op vervoer over water. Dit gezichtsbepalende watergebonden bedrijf ontbreekt; Wärtsilä en Scania zijn gezichtsbepalende bedrijven voor de regio maar maken nauwelijks gebruik van de haven.

Tabel 4.5 Sterkte en zwakte analyse Zwolle Kampen Netwerkstad

	Sterkte punten	Zwakke punten
Positionering en profilering	<ul style="list-style-type: none"> • Strategische ligging tussen Randstad en Noordoost-Nederland en Duitsland • Strategische ligging tussen Randstad en Scandinavië en Polen (Noordoost EU) • ZKN op knooppunt van verbindingen via weg, water en spoor • Havens hebben een op- en overslagfunctie voor regionale bedrijven 	<ul style="list-style-type: none"> • Binnenhavens Kampen Zwolle hebben onvoldoende positie (omvang en marktspelers) in landelijk netwerk zeehavens en binnenhavens • Geen logistiek knooppunt vanwege gebrek aan internationale logistieke spelers • Onvoldoende profilering havens en regio als economisch kerngebied in Oost-Nederland
Multimodaliteit en bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheid haven Kampen via water voor klasse Va schepen • Aansluiting op hoofdvaarroutes zeehavens, Noord-Nederland en Duitsland • Zuiderzeehaven heeft ontwerp diepte van 4,5 meter voor kustvaartschepen 	<ul style="list-style-type: none"> • Aansluiting via weg op N50 van havens Kampen • Knelpunten op A28, N50 en N35 • Geen spoorontsluiting voor goederenvervoer
Ruimte	<ul style="list-style-type: none"> • Havens deel van omvangrijke natte bedrijventerreinen in Kampen (Haatland en Zuiderzeehaven) en Zwolle (Voorst) • Beschikbaarheid van natte en droge terreinen voor vestiging nieuwe bedrijven • Vestiging industriële bedrijven (milieucategorie 1-5) in Zuiderzeehaven 	<ul style="list-style-type: none"> • Milieu/ geluid beperkt ruimte voor groei • Geen uitbreiding havens mogelijk in Zwolle • Haven Kampen omgeven door Natura gebieden
Markt/ gebruikers	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale functie watergebonden bedrijven voor overslag en opslag • Cluster van zand en grind bedrijven • Scheepsbouwbedrijven • Haven als aanvoer voor bulkgoederen • ROC Kampen openbare containerterminal • Openbare op- en overslagfaciliteiten bulk voor derden • Goede arbeidsmarkt/ arbeidsklimaat 	<ul style="list-style-type: none"> • Onvoldoende dikke stromen vanuit de regio; geen industriële en logistieke bedrijven met lading • Containerterminal beperkte lokale functie door gebrek aan ladingvolume en frequente shuttles • Geen launching customer voor containers • Geen cluster van bedrijvigheid voor haven
Samenwerking	<ul style="list-style-type: none"> • Zwolle Kampen Netwerkstad • Publiek private samenwerking PPS in Zuiderzeehaven • Gezamenlijke lijndienst met Harlingen 	<ul style="list-style-type: none"> • Havens werken nauwelijks samen met andere havens en partijen in het netwerk zoals: <ul style="list-style-type: none"> • gemeente Meppel • havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam

5 Actieprogramma

5.1 Inleiding

Voor het realiseren van de ambities voor de havens in Zwolle en Kampen moeten maatregelen genomen worden door ZKN. De ambities voor de havens ZKN zijn vertaald in een actieprogramma.

Zwolle Kampen Netwerkstad zal zich eerst met betrokken partijen richten op het ontwikkelen van de huidige positie van de havens naar een logistiek knooppunt voor (Noordoost-)Nederland in 2020. Voor de periode na 2020 kan deze logistieke positie mogelijk verder uitgebouwd worden tot internationale draaischijf tussen zeehavens en achterland in 2030. Bij deze verschillende voorwaarden passen actiepunten die door overheden en bedrijfsleven (in samenwerking) dienen te worden opgepakt om de ambities van de havens te realiseren.

In de onderstaande tabel 5.1 zijn per thema de verschillende actiepunten aangegeven die passen bij het ontwikkelingsperspectief van logistiek knooppunt in 2020. Per thema zijn de acties gerangschikt naar het moment dat deze opgepakt dienen te worden om het ontwikkelingsperspectief te realiseren. Het overzicht en de prioritering van acties is mede tot stand gekomen op basis van de bijeenkomst met stakeholders op 8 december 2010.

5.2 Vervolgacties

Voor de verdere ontwikkeling van de havens van Zwolle en Kampen is in de tabel een overzicht gegeven van alle benodigde maatregelen. Naast deze concrete acties, zal Zwolle Kampen Netwerkstad en de gemeenten Zwolle en Kampen en provincie Overijssel afzonderlijk op korte termijn moeten werken aan het proces van communicatie en draagvlak voor de realisatie van de ambities voor de havens van Zwolle en Kampen. Hierbij is een coördinerende rol weggelegd voor Zwolle Kampen Netwerkstad.

Voor het positioneren van de havens Zwolle Kampen Netwerkstad als logistiek knooppunt is een professionele organisatie nodig die de ambities in de havenvisie en logistieke visie faciliteert. Een eerste stap is het aanstellen van een ambassadeur die namens ZKN de trekkersrol op zich neemt om de ambities en maatregelen uit de havenvisie te realiseren en af te stemmen met de logistieke visie. De ambassadeur dient die bevoegdheden te krijgen om de ontwikkeling van de havens naar 2020 toe verder te kunnen stimuleren. Het professionaliseren van het beheer en de ontwikkeling van de havens ZKN kan verder groeien via een samenwerking in een havenplatform (overleg tussen overheden, bedrijven en belangenorganisaties) naar een havenbedrijf op termijn waaraan gemeenten de taken voor havenbeheer, ontwikkeling en promotie uitbesteden.

Tabel 5.1 Actiemaatregelen per thema

Thema	Actie	Trekker	Betrokken partijen
Bereikbaarheid <ul style="list-style-type: none"> • Weg • Water • Spoor 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Directe aansluiting op de N50 realiseren 2. Interne ontsluiting havens verbeteren 3. N50 opwaarderen tot A50 4. Verbeteren aansluitingen A50, A28, N35 en N23 5. Vaarweg IJsselmeer - Meppel / Kampen verdiepen (VKA opstellen vanuit regio) 6. Vaarwegen en havens Zwolle - Kampen verdiepen voor maximale belading schepen 7. Lobby om Lorentzsluizen te verbreden/verdiepen voor toegang havens lange termijn 8. Vaargeulen IJsselmeer verdiepen voor kustvaartschepen (4000 ton) voor lange termijn 9. Hanzelijn realiseren 10. Onderzoek naar nut en noodzaak spoorterminal 	<p>Kampen Kampen en Zwolle Kampen en Zwolle (ZKN) Kampen en Zwolle (ZKN) RWS IJsselmeergebied RWS, Kampen en Zwolle ZKN, RWS RWS IJsselmeergebied</p> <p>Prorail Kampen en Zwolle</p>	<p>Overijssel, RWS Overijssel, RWS Overijssel, RWS Overijssel, RWS Overijssel, Meppel en Kampen Overijssel, RWS Overijssel, Friesland, bedrijven Overijssel, Kampen, bedrijfsleven</p> <p>Overijssel, gemeenten Overijssel, bedrijfsleven</p>
Multimodaliteit <ul style="list-style-type: none"> • Shortsea • Containerterminal 	<p>Zie actie 7 van bereikbaarheid (Lorentzsluizen en vaargeulen IJsselmeer) voor grote kustvaartschepen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Samenwerking met Meppel en Harlingen intensiveren 2. Mogelijkheden voor verplaatsing containerterminal inventariseren 3. Samenwerking met havenbedrijven A'dam en R'dam intensiveren 	<p>ZKN, RWS</p> <p>Kampen, Overijssel Kampen, ZZH Kampen en Zwolle</p>	<p>Overijssel, Friesland</p> <p>Bedrijfsleven, MCS, HCL Bedrijfsleven, Overijssel, bedrijfsleven, havenbedrijven A'dam en R'dam</p>
Ruimte <ul style="list-style-type: none"> • Herstructurering • Uitbreidingsruimte 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Opgave Voorst, Haatland, Marslanden en Vrolijkheid aanpakken 2. Gezamenlijk beleid formuleren voor vestiging en verplaatsing van groeiende watergebonden bedrijven 3. Zuiderzeehaven en Hessenpoort 4. Continu uitbreidingsvraag in de regio monitoren en daarop in het beschikbaar stellen van ruimte anticiperen 	<p>Kampen en Zwolle Kampen en Zwolle</p> <p>Kampen en Zwolle Kampen en Zwolle</p>	<p>Bedrijfsleven, Overijssel</p> <p>Overijssel, ZZH Overijssel</p>

Thema	Actie	Trekker	Betrokken partijen
<ul style="list-style-type: none"> Duurzaamheid 	5. Mogelijkheden voor sterkere implementatie duurzaamheid in havens Zwolle en Kampen inventariseren (o.a. walstroom activiteiten, haven toegang voor groene schepen, etc.)	Kampen en Zwolle	Bedrijfsleven, KSV
Bedrijvigheid <ul style="list-style-type: none"> Type activiteiten Clustervorming Innovatie Duurzaamheid Profilering 	<ol style="list-style-type: none"> Ruimte en groei bestaande activiteiten watergebonden bedrijven faciliteren Acquisitiebeleid gericht op het aantrekken van industriële en logistieke activiteiten formuleren (meer goederenvolume en waarde toevoegende activiteiten) Clusterbeleid voeren gericht op maritiem cluster, industrie en logistiek en energie (op lange termijn) Nieuwe logistieke concepten ontwikkelen (RoRo, containervaart en scheepvaart) Kennislogistiek organiseren Gericht duurzame activiteiten huidige en nieuwe bedrijven ontwikkelen en acquireren (bijv. biomassa/ energiebedrijven, windmolens / offshore, scheepsbouw green ships) Duidelijk profiel havens en bedrijventerreinen met onderscheid in/ focus op: <ul style="list-style-type: none"> lokale en regionale bedrijven nationale bedrijven internationale bedrijven 	Kampen en Zwolle Kampen en Zwolle Kampen en Zwolle Bedrijfsleven Kampen, Zwolle en bedrijfsleven Zwolle Kampen Netwerkstad ZKN en ZZH	ZZH Overijssel, ZZH, Oost NV Overijssel, Kampen en Zwolle Overijssel, onderwijsinstellingen Bedrijven, Overijssel, Oost NV
Strategische samenwerking <ul style="list-style-type: none"> Samenwerking in ZKN Partners 	<ol style="list-style-type: none"> Meer slagkracht geven aan de organisatie van logistiek en havens in ZKN Binnen ZKN continu afstemmen van vestiging nieuwe en verplaatsing huidige bedrijven Samenwerking met Meppel en Harlingen intensiveren Samenwerking met Amsterdam en Rotterdam intensiveren Samenwerking met (Noord-)Europese achterland intensiveren (w.o. Hanzesteden) 	ZKN, Overijssel Zwolle/Kampen Netwerkstad ZKN Kampen en Zwolle Kampen en Zwolle	Zwolle, Kampen, Bedrijfsleven Bedrijfsleven, Meppel, Harlingen ZZH, bedrijven, havenbedrijven bedrijfsleven
Bestuurlijk draagvlak	Zie acties bij strategische samenwerking	Kampen en Zwolle	Diverse regio's

De maatregelen in het actieprogramma zijn gericht zijn op een versterking van de huidige positie van de havens van Zwolle en Kampen en vinden draagvlak bij overheden en bedrijfsleven in ZKN. De maatregelen die op middellange en lange termijn genomen moeten worden voor de verdere ontwikkeling van de havens, dienen eerst uitgewerkt te worden in een uitvoeringsprogramma. In dit uitvoeringsprogramma wordt de financiering, de planning en de verantwoordelijke en trekkende partij benoemd. Dit uitvoeringsprogramma is de basis voor de continuïteit in de uitvoering van maatregelen en het monitoren van de resultaten en ambities als logistiek knoppunt in 2020 en mogelijk als internationale draaischijf in 2030. De ambassadeur fungeert hierbij als coördinator in de uitvoering van de maatregelen en dient voldoende draagvlak te borgen door regelmatige afstemming met het bedrijfsleven en andere betrokken partijen.

Aandachtspunt bij het opstellen en de uitvoering van het uitvoeringsprogramma, is dat de ambassadeur de maatregelen uit deze havenvisie ZKN en de maatregelen die zijn voortgekomen uit logistieke visie niet afzonderlijk benadert, maar deze maatregelen in één geheel uitvoeringsprogramma integreert. De logistieke visie en havenvisie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en de ambities en maatregelen worden in het uitvoeringsprogramma gezamenlijk meegenomen.

Prioritering

Op basis van de opgestelde ontwikkelingsperspectieven en de stakeholderbijeenkomst van 8 december 2010, kan gesteld worden dat de volgende maatregelen vanuit de havenvisie prioriteit hebben voor de verdere positionering van de havens ZKN:

- directe aansluiting van de havens in Kampen op de N50
- opwaardering en verdieping van de havens in Zwolle
- vaarweg IJsselmeer-Meppel / Kampen verdiepen naar 3,50 meter (voorkeursalternatief regio)
- verkennen mogelijkheden voor doorontwikkeling Zuiderzeehaven in Kampen
- versterken positie containerterminal ZKN (samenwerking met Meppel en Harlingen)
- lobby verdiepen/ verbreden Lorentzsluizen bij Kornwerderzand om de toegang van de havens ZKN voor grotere kustvaartschepen voor lange termijn te borgen
- samenwerking met de gemeente Meppel voor gezamenlijke positionering en efficiënte benutting van ruimte voor havens en watergebonden bedrijvigheid
- profileren van de havens ZKN met gerichte acquisitie op type bedrijven (regionaal, nationaal, internationaal) voor havens en logistiek

Zoals aangegeven, dienen deze maatregelen alvorens deze worden uitgevoerd, goed afgestemd te worden met de benodigde maatregelen vanuit de logistieke visie.

Een groot deel van hierboven genoemde maatregelen kunnen snel opgepakt worden gezien de goede samenwerking en gezamenlijke ambities van de gemeenten en provincie in Zwolle Kampen Netwerkstad.

De maatregelen die afzonderlijk door Zwolle en Kampen genomen moeten worden, dienen onderling te worden afgestemd binnen ZKN, waarbij ook een rol is weggelegd voor de ambassadeur.

Samenwerking met andere partijen

Een van de prioriteiten in het actieprogramma is de samenwerking met partijen in de regio en het netwerk om gezamenlijk het ontwikkelingsperspectief voor de havens van Zwolle en Kampen te realiseren. De prioriteit ligt hierbij bij het intensiveren van de samenwerking en ontwikkelingsmogelijkheden met Meppel (ruimte en bereikbaarheid water) en de havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam (netwerk diensten havens Noord-Nederland en bereikbaarheid mainport Netwerk Nederland).

Het gezamenlijk optreden van de havens van Zwolle en Kampen (in ZKN) naar deze partijen toe onderstreept het belang dat de regio hecht aan de verdere ontwikkeling en positionering van de havens in het netwerk. ZKN laat zien dat op termijn de havens van Zwolle en Kampen als strategische partner en knooppunt in het netwerk beschouwd moet worden.

Daarnaast is het voor de trekkende partijen (ZKN, gemeente Zwolle, gemeente Kampen, provincie Overijssel) van groot belang dat er voldoende draagvlak is bij de betrokken partijen (te weten het bedrijfsleven, Rijkswaterstaat als (vaar-)wegbeheerder, Koninklijke Schuttevaer als belangenbehartiger voor de binnenvaartondernemers, belangenorganisaties) om de maatregelen zo goed mogelijk uit te voeren. De partijen in de bijeenkomst van 8 december kunnen de basis vormen voor een havenplatform waarin de ambities en acties van de havens worden gemonitord en afgestemd.

Goede afstemming met deze partijen is voorwaarde voor de succesvolle ontwikkeling en positionering van de havens ZKN in 2020 en 2030.

Bijlage 1 Goederenstromen (Noord)-Overijssel

Tabel 1 Overslag goederen via water van en naar Noord-Overijssel in 2008 (in ton)

NSTR	Goederensoort	Laden	Lossen	Totaal	Aandeel
0	Landbouwproducten; granen	21.680	292.172	313.852	7%
1	Voedingsproducten; veevoeder	43.043	438.899	481.942	11%
2	Vaste brandstoffen	1.692	8.633	10.325	0%
3	Aardoliën; aardolieproducten	11.017	1.251.704	1.262.721	29%
4	Ertsen en metaalresiduen	30.907	15.313	46.220	1%
5	Metalen; metalen halffabrikaten	2.044	4.967	7.011	0%
6	Ruwe mineralen en bouwmaterialen	385.241	1.481.147	1.866.388	43%
7	Meststoffen	5.400	106.225	111.625	3%
8	Chemische producten	1.320	10.996	12.316	0%
9	Ov. goed. en fabrikaten (o.a. containers)	132.770	127.339	260.109	6%
	<i>Containers in TEU</i>	5.649	5.363	11.012	
	Totaal	635.114	3.737.395	4.372.509	100%

Tabel 2 Vervoerd tonnage van/ naar Noord-Overijssel naar herkomst en bestemming in 2008 (in ton)

Regio	Laden	Lossen	Totaal in ton 2008	% van totaal
Binnenlands vervoer				
Groningen	2.103	38.110	40.213	1%
Friesland	61.710	56.624	118.334	3%
Drenthe	26.471	63.802	90.273	2%
Overijssel	71.723	59.165	130.888	3%
Gelderland	21.643	61.471	83.114	2%
Utrecht	36.928	21.836	58.764	1%
Noord-Holland	137.091	474.085	611.176	14%
Zuid-Holland	139.736	1.100.227	1.239.963	28%
Zeeland	290	153.965	154.255	4%
Noord-Brabant	6.410	125.948	132.358	3%
Limburg	4.827	215.092	219.919	5%
Flevoland	104.825	137.597	242.422	6%
Buitenlands vervoer				
Frankrijk	522	125.178	125.700	3%
Duitsland	4.563	683.790	688.353	16%
Verenigd Koninkrijk		2.250	2.250	0%
België	16.272	416.835	433.107	10%
Oostenrijk		1.420	1.420	0%
Totaal	635.114	3.737.395	4.372.509	

Bijlage 2 Watergebonden bedrijven ZKN

Watergebonden bedrijven Kampen

Bedrijf watergebonden (met overslag)	Haven / Plaats	Goederen soort overslag
Brink + van Dijk+ Protech aluminium B.V.	Haatland haven	Schroot/ alu recycling
Mebin Betoncentrale Kampen	HLH	Aanvoer zand, grint bouwmaterialen
Recycling Kampen	HLH	Recyclingsbedrijf
Vierhout vetten+ Kampen (Bio diesel)	HLH	Aanvoer grondstoffen
Millenium B.V. (vh Graansloot)	HLH	Aanvoer grondstoffen
Wijma hardhout	HLH	Op-en overslag Hardhout
Oldeboom zachthout	HLH	Op- en overslag Zachthout
ROC Kampen	HLH	Containers en opslag
Betonson	HLH / Privéhaven	Voorgespannen industrievloeren
Scheepswerf Peters (Minat Holding BV)	HLH	Scheepswerf
MBI beton	HLH	Aanvoer zand grint bouwmaterialen
Wärtsilä	Zuiderzeehaven	EDC reserveonderdelen
Hoeben Metalen	ZZH	Metalen
Van Wijk & Olthuis	ZZH	Oliën en vetten
Salland Olie	ZZH	Motorbrandstoffen
Graansloot	ZZH	Aanvoer granen
Triferto	ZZH	Kunstmest

Watergebonden bedrijven Zwolle

Bedrijf watergebonden (met overslag)	Haven / Plaats	Goederen soort Overslag
Betoncentrale De IJssel	Voorsterhaven	o.a bouwmaterialen
Hendrix Voeders	Voorsterhaven	o.a. veevoeder
Agrifirm	Voorsterhaven	o.a. veevoeder en meststoffen
Fa. Zwagerman	Katwolderhaven	Motoren en bouwmaterialen
Van der Kamp betoncentrale	Katwolderhaven	o.a. bouwmaterialen
IJzerleeuw BV	Katwolderhaven	Staalproducten
North Sea Group	Zwarte Water	Aardolie
Triferto	Zwarte Water Nrd	Kunstmest

Bijlage 3 Deelnemers bijeenkomst havenvisie

Deelnemers bijeenkomst/ werksessies havenvisie ZKN op 8 december 2010

Organisatie	Naam	Thema werksessies
provincie Overijssel	E. Hagoort	Bereikbaarheid en multimodaliteit
Peters Shipyards	G. Willemssen	Bereikbaarheid en multimodaliteit
Rijkswaterstaat IJsselmeergebied	K. Huisbrink / I. Posthuma	Bereikbaarheid en multimodaliteit
TLN	L. Hepp	Bereikbaarheid en multimodaliteit
Rijkswaterstaat Oost-Nederland	P. Boukema	Bereikbaarheid en multimodaliteit
provincie Friesland	G. Schouwstra	Bereikbaarheid en multimodaliteit
Koninklijke Schuttevaer	J. Veuger	Bereikbaarheid en multimodaliteit
Agrifirm	P. Boudeling	Bereikbaarheid en multimodaliteit
VOC	E.J. van Oort	Bereikbaarheid en multimodaliteit
Ecorys	M. van der Gun	Bereikbaarheid en multimodaliteit
gemeente Zwolle	J. van Maar	Ruimte en bedrijvigheid
gemeente Kampen	E. Sanders	Ruimte en bedrijvigheid
Betonson	C. Vahl	Ruimte en bedrijvigheid
Industriële Club Kampen - IJsselmuiden	H. Both	Ruimte en bedrijvigheid
Kamer van Koophandel Oost-Nederland	K. van der Schaaf	Ruimte en bedrijvigheid
VNO-NCW IJsseldata	N. Ezendam	Ruimte en bedrijvigheid
ROC Kampen	H. Kraaijeveld	Ruimte en bedrijvigheid
Agrifirm	H. Derks	Ruimte en bedrijvigheid
Koninklijke Schuttevaer	A. Smink-Scheijgrond	Ruimte en bedrijvigheid
Zuiderzeehaven	M. Middendorp	Ruimte en bedrijvigheid
Ecorys	G. Bal	Ruimte en bedrijvigheid
Ecorys	A. Korteweg	Positionering en profilering
EVO	R. Schasfoort	Positionering en profilering
Graansloot	B. Weever	Positionering en profilering
Oost NV	B. Kemperink	Positionering en profilering
Tielbeke	P. Meijer	Positionering en profilering
gemeente Kampen	K. Brugman	Positionering en profilering
Mebin	A. Kattouw	Positionering en profilering
Satori Marketing	B. Flierman	Positionering en profilering
gemeente Zwolle	J. IJsveld	Samenwerking en bestuurlijk draagvlak
gemeente Zwartewaterland	J. Koffeman	Samenwerking en bestuurlijk draagvlak
Zwolle Kampen Netwerkstad	K. Praamstra	Samenwerking en bestuurlijk draagvlak
gemeente Kampen	P. Treep	Samenwerking en bestuurlijk draagvlak
provincie Drenthe	S. Runsink	Samenwerking en bestuurlijk draagvlak
VNO-NCW	R. Oostermeijer	Samenwerking en bestuurlijk draagvlak
Rijkswaterstaat IJsselmeergebied	R. Termaat	Samenwerking en bestuurlijk draagvlak
gemeente Kampen	F. Pals	dagvoorzitter
gemeente Zwolle	J. Nabers	teugkoppeling werksessies

