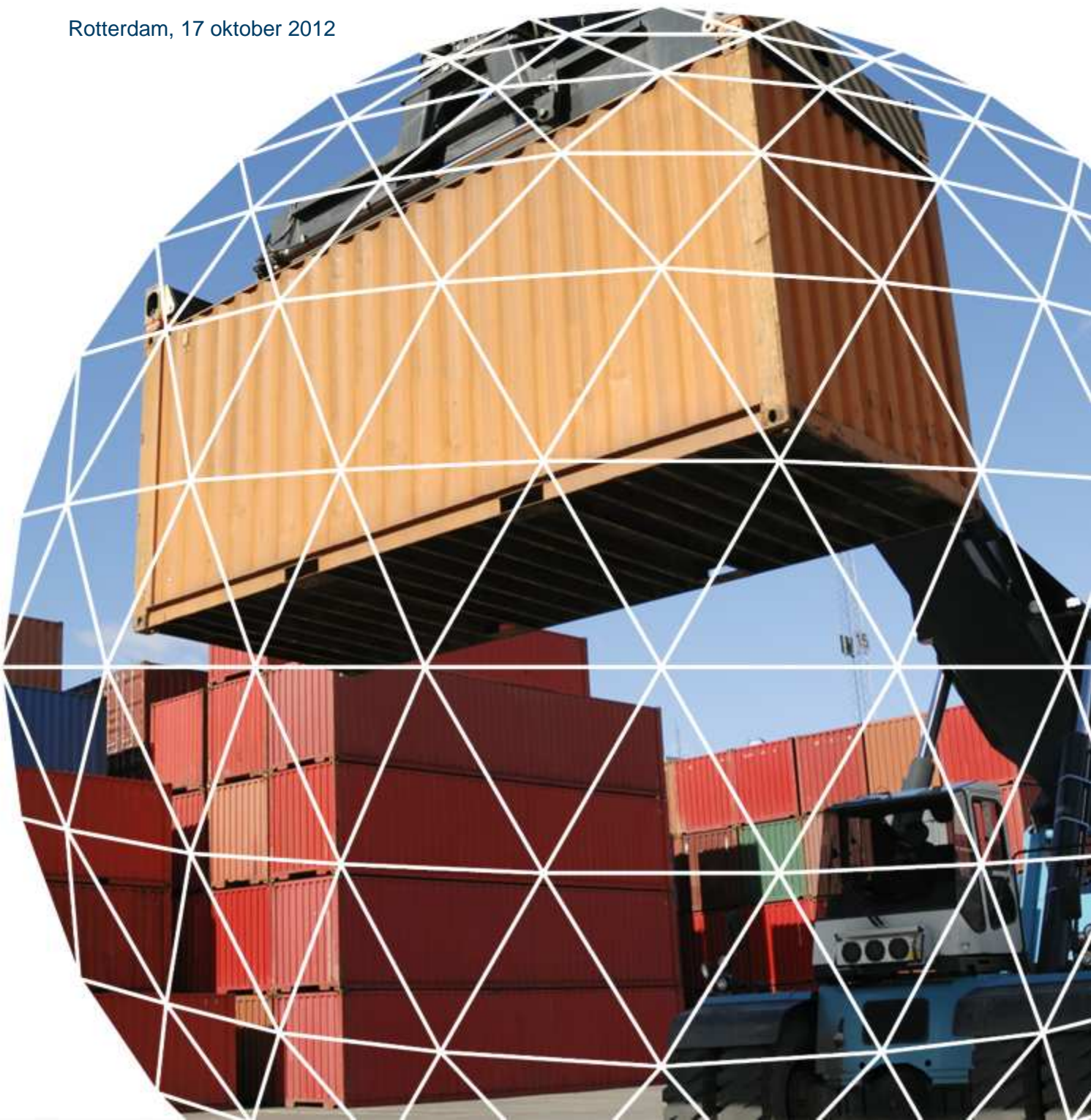


Logistieke visie Zwolle-Kampen- Meppel

Eindrapport

Opdrachtgever: Gemeenten Meppel, Kampen en Zwolle

Rotterdam, 17 oktober 2012



Logistieke visie Zwolle-Kampen-Meppel

Eindrapport

Opdrachtgever: Gemeenten Meppel, Kampen en Zwolle

17 oktober 2012

Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profit sectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 80-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO₂-uitstoot af, stimuleren we het OV-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO₂-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland BV
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

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

W www.ecorys.nl

Ecorys Transport & Mobiliteit
T 010 453 87 60
F 010 452 36 80

Inhoudsopgave

Summary	5
Samenvatting	7
1 Inleiding	9
2 Wat houden een logistieke regio en visie in?	13
2.1 Wat is een logistieke regio en logistieke visie?	13
2.2 Van deelvisies naar één logistieke visie	13
3 Ambities en beleidsdoelstellingen	17
3.1 Ambities en beleidsdoelstellingen Zwolle en Kampen	17
3.2 Ambities en beleidsdoelstellingen Meppel	18
4 Positionering van Zwolle, Kampen en Meppel	20
4.1 Huidige positionering Zwolle en Kampen	20
4.1.1 Goederenstromen en corridors	20
4.1.2 Ruimtelijke ontwikkeling en bedrijventerreinen	21
4.1.3 Bereikbaarheid en multimodaliteit	23
4.2 Huidige positionering Meppel	24
4.2.1 Goederenstromen en corridors	24
4.2.2 Ruimtelijke ontwikkeling en bedrijventerreinen	25
4.2.3 Bereikbaarheid en multimodaliteit	25
4.3 Arbeidsmarkt en kennis	27
4.4 Innovatie en duurzaamheid	28
5 SWOT-analyse	29
6 Naar een integraal actieprogramma	31
6.1 Bouwstenen voor het actieprogramma	31
6.2 Nadere uitwerking van acties	32
6.3 Actieprogramma	34
Bijlage 1 Profielschets kwartiermaker	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Bijlage 2 Plan van aanpak goederenstroom-analyse	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Bijlage 3 Kennisinstellingen logistiek en innovatieprogramma's	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Summary

The container terminal in Meppel has in recent years developed into the logistic hub for North-Netherlands. The cities of Zwolle, Kampen and Meppel and the region around these cities score high in the national rankings when it comes to the business and living climate, environment and the economic performance. That position is a combination of the position in the Netherlands, a node of infrastructure and facilities, past performance and a healthy work ethic. The ambition of these cities is to further grow as logistic hotspot into a (inter)national logistic hub function between the seaports and nodes in the European hinterland. These ambitions are shared, however, by many regions across the Netherlands and the competition is fierce.

From separate visions towards a joint regional logistic vision

Zwolle, Kampen and Meppel reinforce each other and can jointly compete with other regions. The discussion document "Logistics vision 2010-2030 Zwolle Kampen Network city" outlines the roadmap of the development of Zwolle and Kampen into a logistical hotspot in the medium to long term. In this logistic vision we show how Meppel can be positioned in this development.

The starting point for this regional logistics vision is the question: *"what opportunities offer logistics as an economic activity and, in particular, cargo handling and transport over water and roads to Zwolle, Kampen, Meppel and the surrounding region to profile themselves as a sustainable and robust location and as an engine for future employment?"*

Ambition: development to major logistic hotspot and possibly an international hub

The ambition of the region and corridor Zwolle-Kampen-Meppel is to become a national top 10 logistic hotspot 2020. With assets as a large cluster of companies with (inter-)national logistic activities, concentrated on dedicated logistic parks with good infrastructure and accessibility and related support services in the field of in maintenance, education, research and government, etc.

The aim is to further develop into an international hub in 2030. This development requires a leap in thinking and acting beyond the local or regional perspective. The following opportunities for the regional economy and employment were identified:

- The development of specific niches: attracting new specialised companies and growth of existing activities with a profile that increases the relative competitive advantage compared to other regions in Northwest Europe.
- Linking logistic activities with the ports. Attracting more manufacturing industry linked to the current bulk cargo handled in the ports, especially with the current expansion of the Zuiderzeehaven in Kampen. The strong projected growth of container traffic in the mainports will force a modal shift from road to inland waterway and rail transport. As a result rail access of the ports deserves more attention in the region. Zwolle, Kampen and Meppel can distinguish themselves on by integrating aspect as sustainability, network integration and exploitation.
- Developing a logistics network (' loop ') between the Randstad and hinterland of Northeast-Netherlands and further to Northeast Europe. Making the leap from regional hub for North Netherlands to a hub on (inter)national scale.

To realise these ambitions to first and most important assignment is to create a clear and recognisable logistic cluster in terms of physical and digital infrastructure. Next are the explicit linking of the manufacturing industry with logistics to create a stable base and the establishment of

the knowledge and training network. Finally, entrepreneurs with vision should be involved in further development and the short and long term actions have to be executed.

Four key building blocks for the action programme:

- **Restructure existing industrial areas** and explore the options for **expansion of the container terminal**. Concrete actions: relocating non-water related activities, alleviating noise restrictions for port activities, anticipate on new demand, explore the option of one joint port authority and direct rail access to the port / a rail terminal.
- **Stimulate inland waterway transport** by bundling current road cargo flows. Concrete actions: a market and acquisition strategy for logistic activities and cargo flows from/to sea ports and greenports; develop new logistical concepts (e.g. joint container barge services).
- **Strengthen the profile of the region as a logistics hot-spot** towards main ports and government. Concrete actions: intensify cooperation with mainports, joint lobbying and prioritisation of new infrastructure (MIRT) projects, actively communicate the innovative character of the region.
- **Strengthen the knowledge network** and the provision of higher educated logistics personnel in the region. Concrete actions: inventory and specify the need for knowledge from logistic companies, translate this into the educational needs, develop an employment strategy aimed at particularly higher educated personnel, inventory subsidy flows / innovation programs for transport & logistics and ensure regional access to them.

Samenvatting

Meppel heeft zich de laatste jaren met de containerterminal ontwikkeld tot logistiek knooppunt voor Noord-Nederland. De steden Zwolle, Kampen en Meppel en de regio rondom deze steden scoren overwegend goed in de nationale ranglijsten als het gaat om het vestigingsklimaat, het woon+ en leefklimaat en de economische prestaties. Die positie is een combinatie van de ligging in Nederland, een knooppunt van infrastructuur en voorzieningen, prestaties uit het verleden en een gezond arbeidsethos. De ambitie van deze steden is als logistiek knooppunt verder uit te groeien naar een (inter)nationale draaischijffunctie tussen de zeehavens en knooppunten in het Europese achterland. Er is veel en zware concurrentie van gebieden overal in Nederland met dezelfde ambities.

Van deelvisies naar een gezamenlijke regionale logistieke visie

Zwolle, Kampen en Meppel versterken elkaar en gaan samen de concurrentie aan. Het discussiedocument "Logistieke visie 2010-2030 Zwolle Kampen Netwerkstad"¹ schetst het traject om op middellange en lange termijn de ontwikkeling van Zwolle en Kampen tot logistieke hotspot te realiseren. Hier geven wij aan hoe Meppel in deze visie kan worden gepositioneerd en meegenomen.

Het vertrekpunt voor deze regionale logistieke visie is de vraag: *"Welke kansen biedt logistiek als economische activiteit en in het bijzonder verlading en vervoer over water en wegen aan Zwolle, Kampen, Meppel en omliggende regio om zich op te profileren als duurzame en robuuste vestigingsfactor en als motor voor toekomstige werkgelegenheid?"*.

Ambitie: ontwikkeling tot belangrijk logistiek knooppunt en uiteindelijk internationale hub

De ambitie van de regio en corridor Zwolle-Kampen-Meppel is om in 2020 een logistiek knooppunt te zijn, behorend tot de top 10 van Nederland. Met als sterke punten een groot cluster van bedrijven met (inter-)nationaal onderscheidende logistieke activiteiten, een ruimtelijke concentratie op logistieke parken met goede ondersteunende fysieke infrastructuur en aanverwante ondersteunende diensten op vlak van bijvoorbeeld onderhoud, onderwijs, onderzoek en overheid.

Het streven is vervolgens door te groeien tot een internationale hub in 2030. Verdere ontwikkeling vereist een schaa sprong in denken en handelen om los te komen van het lokale of regionale perspectief. Hierbij zijn de volgende logistieke kansen voor regionale economie en werkgelegenheid:

- Het ontwikkelen van specialisaties, het verwerven van nieuwe bedrijven en groei van bestaande bedrijvigheid met een profiel dat het relatieve concurrentievoordeel ten opzichte van andere regio's in Noordwest-Europa benadrukt.
- Het koppelen van logistiek en havens. Het aantrekken van verwerkende industrie gekoppeld aan de huidige sterke positie voor bulkclading, vooral bij de uitbreiding van de Zuiderzeehaven in Kampen. De sterke groei van het containervervoer in de mainports zorgt voor een verschuiving van weg naar railvervoer en binnenvaart. De verbinding van haven met het spoor verdient daarom meer aandacht in de totale regio. Zwolle, Kampen en Meppel kunnen zich onderscheiden op het integreren van de dimensies duurzaamheid, netwerkintegratie en exploitatie.

¹ Logistieke visie 2010-2030 Smart Logistics Zwolle Kampen Netwerkstad – discussiedocument, 15 december 2010, Joost Kuijper.

- Ontwikkelen van een logistiek netwerk ('lus') tussen de Randstad en achterland van Noordoost-Nederland tot en met Noordoost-Europa. Maken van de schaa sprong van regionaal knooppunt voor Noord-Nederland naar knooppunt op (inter)nationale schaal.

De belangrijkste opgaven om deze ambities te realiseren zijn het vormen van een helder en herkenbaar logistieke cluster in termen van fysieke en digitale infrastructuur. Het nadrukkelijker koppelen van de maakindustrie en logistiek en het inrichten van de kennis- en opleidingscomponent. Tenslotte moeten de visionair ondernemers betrokken worden bij verdere invulling en zal de leidraad met acties op korte en lange termijn gevolgd moeten worden.

Vier belangrijke bouwstenen voor het actieprogramma:

- **Herstructureer bestaande terreinen** en onderzoek de **uitbreidingsmogelijkheden voor containeroverslag**. Concrete acties: uitplaatsen niet-watergebonden bedrijvigheid, vergroting geluidruimte havenactiviteiten, anticiperen op(uitbreidingsvraag), onderzoek naar gezamenlijk havenbedrijf en directe spoor aansluiting/railterminal.
- **Acquireer gezamenlijk lading** voor meer vervoer over water (bundeling van stromen). Concrete acties: een markt- en acquisitiestrategie voor logistieke stromen en bedrijven en ladingstromen v/n zeehavens en greenports (o.l.v. kwartiermaker); ontwikkel/onderzoek nieuwe logistieke concepten (voorbeeld: gezamenlijke containerdiensten per barge).
- **Profileer regio sterker naar mainports en overheid als logistieke hot-spot**. Concrete acties: intensiveer samenwerking met zeehavens (o.l.v. kwartiermaker), prioriteer gezamenlijk en trek samen op bij MIRT-trajecten, draag het innovatieve karakter van regio nadrukkelijker uit.
- **Versterk het kennisnetwerk** en het aanbod van hoger opgeleid logistiek personeel in de regio. Concrete acties: inventariseer en specificeer kennisbehoefte bedrijfsleven, vertaal dit in de onderwijsbehoefte, ontwikkel een arbeidsmarktstrategie gericht op met name hoger opgeleid personeel, inventariseer subsidieregelingen/innovatieprogramma's voor transport & logistiek en zorg voor regionale ontsluiting daarvan.

1 Inleiding

Zwolle, Kampen en Meppel hebben een gunstige uitgangspositie

De steden Zwolle, Kampen en Meppel en de regio rondom deze steden scoren overwegend goed in de nationale ranglijsten als het gaat om het vestigingsklimaat, het woon- en leefklimaat en de economische prestaties. Die positie is een combinatie van de ligging in Nederland, een knooppunt van infrastructuur en voorzieningen, prestaties uit het verleden en een gezond arbeidsethos. Zwolle, Kampen en Meppel zijn samen verreweg goed voor het merendeel van de werkgelegenheid in de regio. De havens in de drie steden dragen daar in belangrijke mate aan bij.

De huidige en toekomstige ontwikkelingen in transport en logistiek bieden kansen voor verdere positionering van Zwolle en Kampen als logistiek knooppunt vanuit het samenwerkingsverband Zwolle-Kampen Netwerkstad. Zwolle en Kampen zijn niet de enige gemeenten die zich tot logistiek knooppunt proberen te ontwikkelen. Meppel heeft zich de laatste jaren eveneens als logistiek knooppunt sterk ontwikkeld. Onderlinge samenhang en relaties tussen de drie steden maken het logisch om in economisch opzicht intensiever met elkaar samen te werken en samen op te trekken. De gunstige ligging van Meppel in Noord-Nederland alsook de goede ontsluiting over weg en water dragen ertoe bij dat de gemeente eveneens sterk in trek is bij logistieke bedrijvigheid. Deze ontwikkeling zet zich naar verwachting bovendien de komende jaren door. De containerterminal zal bijvoorbeeld naar verwachting sterk groeien mede ingegeven door de verbetermaatregelen aan de vaarweg tussen Meppel en het IJsselmeer. Daarbij biedt de verbrede A28 tussen Meppel en Zwolle mogelijk kansen voor nieuwe bedrijvigheid.

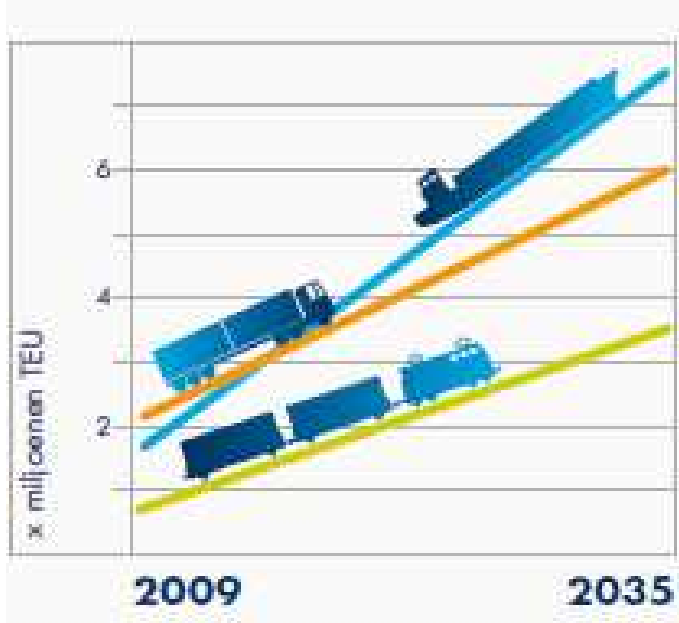
Kansrijke ontwikkeling: sterke groei achterlandvervoer en logistiek

Naar verwachting zal er de komende jaren een groei plaats vinden van de overslag van containers in de zeehavens. Deze groei wordt veroorzaakt door een toenemende verschuiving van de productie vanuit Europa naar Aziatische landen en een toename van de containerisatie van het vervoer. De Rotterdamse haven verwacht bijvoorbeeld dat de overslag van containers toe zal nemen van 11 miljoen TEU in 2010 naar 30 miljoen TEU in 2030. Hiervan zal meer dan de helft van en naar het achterland vervoerd worden over de weg, het water en het spoor.

Verwacht wordt dat een dergelijke groei van het containervervoer niet kan worden opgevangen door het wegvervoer. De huidige weginfrastructuur rondom de havens is niet toegerust op een sterke groei van het aantal vrachtwagens. Ook de capaciteit op het spoorvervoer is relatief beperkt, onder meer door een verwachte toename van het passagiersvervoer. Op de vaarwegen (binnenvaart) is echter nog volop capaciteit beschikbaar voor meer vervoer. Bovendien wordt de komende jaren geïnvesteerd in de knelpunten bij sluizen.

De Rotterdamse haven heeft om deze reden met de overheid een convenant gesloten dat ten minste 45% van het achterlandvervoer in 2035 gebruik zal maken van de binnenvaart. Deze afspraak is ook vastgelegd in de concessies aan terminaloperators die zich zullen vestigen op de Maasvlakte 2. Om dit doel te bereiken onderneemt de haven momenteel meerdere initiatieven om de verbindingen met terminals in het achterland te verbeteren. Ook de huidige terminaloperators ECT (Moerdijk, Amsterdam, Venlo, Duisburg, Luik, Willebroek) en APM Terminals (Moerdijk) ontwikkelen momenteel hun overslagcapaciteit in het achterland.

Figuur 1.1 Ontwikkeling achterlandvervoer in de Rotterdamse haven tot 2035



Bron: Port of Rotterdam (2011), Havenvisie 2030

Hoe verder?

Overall in Nederland trachten gemeenten en regio's hun positie op dit punt te versterken. Er is dan ook veel en zware concurrentie van gebieden met dezelfde ambities. Veel signalen wijzen erop dat deze concurrentie de komende jaren verder gaat toenemen.

Vraag is hoe Zwolle, Kampen en Meppel op middellange en lange termijn op deze toenemende concurrentie willen inspelen. De hoofdkeuze die hierbij voor ligt, is of de gemeenten zelfstandig de strijd aangaat met andere gemeenten en regio's, of dat onderlinge samenwerking wordt gezocht. Een samenwerking tussen Zwolle, Kampen en Meppel ligt hierbij voor de hand. Niet alleen sta je samen sterker, op sommige aspecten werken deze gemeenten al samen.

In december 2010 is een discussiedocument "Logistieke visie 2010-2030 Zwolle Kampen Netwerkstad"² verschenen. Het document gaat in op de ontwikkeling van Zwolle-Kampen tot een logistieke hotspot en schetst op hoofdlijnen het vervolgtraject om die visie te realiseren. Uitgaande van dat document beschrijft het voorliggende rapport op welke punten Meppel hierin zou kunnen worden gepositioneerd en geïntegreerd.

Aanpak en leeswijzer

Allereerst schetsen we kort wat een logistieke regio en visie omvat en wat het vertrekpunt is voor de gezamenlijke propositie van Zwolle, Kampen en Meppel (hoofdstuk 2). Deze gezamenlijke propositie is gebaseerd op bevindingen en discussies over ambities, beleidsdoelstellingen en positionering op het gebied van transport en logistiek uit eerdere studies voor Zwolle en Kampen enerzijds en Meppel anderzijds. De ambities en beleidsdoelstellingen voor Zwolle, Kampen en Meppel op het gebied van transport en logistiek zijn nog eens samengevat in (hoofdstuk 3), terwijl in hoofdstuk 4 de drie steden Zwolle, Kampen en Meppel gepositioneerd worden op het terrein van transport en logistiek. De thema's ruimtelijke ontwikkeling en bedrijventerreinen, bereikbaarheid en multimodaliteit, arbeidsmarkt, en innovatie en duurzaamheid staan daarin centraal. De resultaten

² Logistieke visie 2010-2030 Smart Logistics Zwolle Kampen Netwerkstad – discussiedocument, 15 december 2010, Joost Kuijper.

van deze stappen worden samengevat tot een SWOT-analyse voor Zwolle, Kampen en Meppel (hoofdstuk 5). Tenslotte wordt vastgesteld hoe de resultaten uit deze analyse zich verhouden tot de logistieke ambities van de regio (hoofdstuk 6). Dit geeft een eerste beeld van de acties die nodig zijn richting realisatie van de ambities, die verder zijn uitgewerkt in een actieprogramma.

2 Wat houden een logistieke regio en visie in?

2.1 Wat is een logistieke regio en logistieke visie?

Wat is een logistieke regio?

Een logistieke regio wordt over het algemeen omschreven als een samenhangend geheel van logistieke basiselementen zoals infrastructuur, bedrijventerreinen, type industrie en logistieke diensten die onderling een duidelijk ruimtelijk verband (regio) hebben.

Voor Meppel geldt bijvoorbeeld dat er een duidelijk verband is met andere belangrijke kernen in de provincie Drenthe, zoals Coevorden en Emmen³, maar veeleer met kernen daarbuiten zoals Zwolle en Kampen. Verbindende elementen daarin zijn bijvoorbeeld de havens en terminals die onderling verbonden zijn via met name weg en water, en de aanwezigheid van bepaalde typen industrie en diensten (zand en grind, agribulk, scheepswerven, containeroverslag).

Wat is een logistieke visie?

Bij het opstellen van een logistieke visie voor een regio gaat het er om de specifieke basiselementen die in de regio aanwezig zijn in kaart te brengen en vervolgens vast te stellen waar via samenwerking tussen overheden en het bedrijfsleven in de regio meerwaarde gecreëerd kan worden. Bijvoorbeeld door knelpunten in de bereikbaarheid samen aan te pakken, samen middelen in te zetten ten behoeve van innovaties, of door via schaalvergroting in transportverbindingen een beter intermodaal aanbod van diensten in de markt te zetten. Door het opstellen van een gezamenlijke visie wordt een gemeenschappelijk gedragen koers voor de toekomst bepaald die antwoord geeft op de vraag wat voor type 'logistieke regio' men wil zijn (ambities) en hoe dat bereikt moet gaan worden (actieplan). Bij het opstellen van een logistieke visie keren veelal de volgende thema's terug: ligging ten opzichte van (inter)nationale goederenstromen en corridors, ruimtelijk ontwikkeling en bedrijventerreinen, bereikbaarheid en multimodaliteit, arbeidsmarkt, en innovatie en duurzaamheid (leefbaarheid).

2.2 Van deelvisies naar één logistieke visie

Het vertrekpunt voor een regionale logistieke visie was de vraag:

Welke kansen biedt logistiek als economische activiteit en in het bijzonder verlading en vervoer over water en wegen aan Zwolle, Kampen, Meppel en omliggende regio om zich op te profileren als duurzame en robuuste vestigingsfactor en als motor voor toekomstige werkgelegenheid?

Hierbij is bij maatschappelijke partners van Zwolle Kampen Netwerkstad (zoals ondernemers en onderwijsinstellingen) getoetst welk belang men ziet in het investeren in ontwikkeling van de regio als *logistieke 'hotspot'* en over 15 jaar als *internationale hub*.

De voorlopige (deel) conclusies van die toets zijn in januari 2010 en 2011 voorgelegd aan ondernemers, zowel verladers als vervoerders, en aan onderwijs- en onderzoeksinstituten.

³ De Kracht van de Drentse Zuidas, een ruimtelijk-economische ontwikkelingsvisie, oktober 2009.

De rapportages en de discussie hierover hebben geleid tot de bevindingen die in de volgende hoofdstukken 3 (ambities en beleidsdoelstellingen) en hoofdstuk 4 (positionering van Zwolle, Kampen en Meppel) zijn uitgewerkt. Deze vormen de toelichting en onderbouwing op de gezamenlijke propositie zoals hierna weergegeven.

Corridor Zwolle-Kampen-Meppel

De toename van de wereldhandel maakt logistiek als economische activiteit steeds belangrijker om aanbod bij vraag te brengen. Productie en consumptie van goederen zijn beide nauw verbonden door logistieke ketens en activiteiten. Vanuit mondiaal perspectief is Nederland een belangrijke draaischijf in handel en transport. De mainportontwikkeling in zee- en luchtvracht zorgt ervoor dat het achterland steeds nauwer verbonden is met en afhankelijk is van de mainports Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam en Schiphol.

Corridor Zwolle-Kampen-Meppel is nu al een schakel in de logistieke keten van Amsterdam-Rotterdam- Antwerpen naar Noordoost-Nederland. Sterke punten zijn de binnenhavens, de bundeling van en ruimte voor distributieactiviteiten, de aanwezige maakindustrie, de bereikbaarheid over de weg en water, goede onderwijsvoorzieningen op mbo- en hbo-niveau en beschikbaarheid van bekwaam personeel met de juiste instelling.

Ambities voor 2020 en 2030

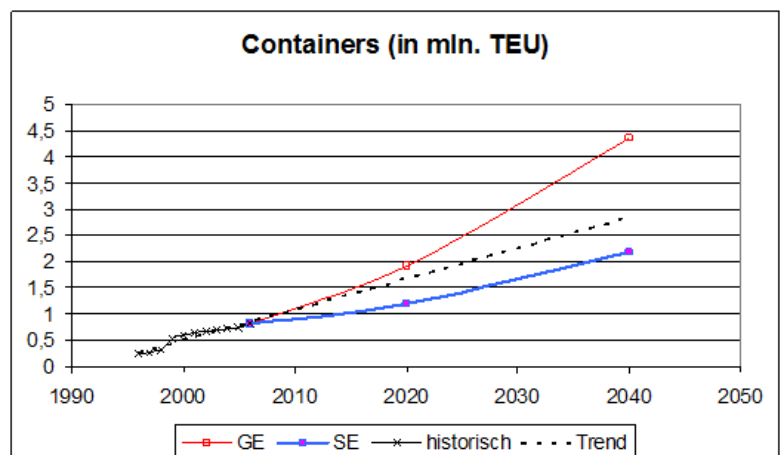
Corridor Zwolle-Kampen-Meppel is in 2020 een logistiek knooppunt, behorend tot de top 10 van Nederland met als sterke punten:

- een sterk cluster van bedrijven met (inter-)nationaal onderscheidende logistieke activiteiten,
- een ruimtelijke concentratie op logistieke parken met goede ondersteunende fysieke infrastructuur en
- aanverwante ondersteunende diensten op vlak van bijvoorbeeld onderhoud, onderwijs, onderzoek en overheid.

Corridor Zwolle-Kampen-Meppel is in 2030 een internationale hub. Verdere ontwikkeling vereist een schaa sprong in denken en handelen om los te komen van het lokale of regionale perspectief. Zet een stip op de horizon als streefdoel en noem het 'op weg naar een corridor Zwolle- Kampen-Meppel'. Kansen zijn er voor:

- Ontwikkelen van specialisaties, het verwerven van nieuwe bedrijven en groei van bestaande bedrijvigheid met een profiel dat het relatieve concurrentievoordeel ten opzichte van andere regio's in Noordwest-Europa benadrukt. Dit versterkt de bestaande verbanden tussen productie en logistiek, zonder dat massaliteit van schaalvergroting de ruimtelijke samenhang verstoort.

- Koppelen van logistiek en havens. De regio heeft al een sterke positie voor bulkclading. Het aantrekken van verwerkende industrie verdient meer aandacht in de uitbreiding van de Zuiderzeehaven in Kampen. Tegelijkertijd wordt een sterke groei in het containervervoer verwacht (zie figuur hiernaast; bron: CBS, CPB/DVS - WLO scenario's, bewerkt door



Ecorys). De verbinding van haven met het spoor verdient meer aandacht in de totale regio. Dat betekent inkomende lading vanuit de mainporthavens en overslag vanuit weg- railvervoer naar

binnenvaart ter ontlasting van de Noordzeehavens. Zwolle, Kampen en Meppel kunnen zich onderscheiden op het integreren van de dimensies duurzaamheid, netwerkintegratie en exploitatie.

- Een logistiek netwerk ('lus') tussen de Randstad en achterland van Noordoost-Nederland tot en met Noordoost-Europa. Dat vergt een kwalitatieve en kwantitatieve schaa sprong in denken en handelen van vooral de overheden, omdat ondernemers dit al als één knooppunt zien.

Om die ambities te realiseren zijn de belangrijkste opgaven voor de corridor Zwolle-Kampen-Meppel:

- Het vormen van een helder en herkenbaar logistiek cluster: de contouren van een cluster zijn in beeld, maar er is nog onvoldoende benoemd wat de aard van dat logistieke cluster is in termen van fysieke en digitale infrastructuur en specialisatie(s) met een relatief concurrentievoordeel ten opzichte van andere regio's.
- Het combineren van productie (maakindustrie) en logistiek voor versterking van de logistieke bedrijvigheid Zwolle, Meppel en Kampen.
- Inrichten van een kennis- en opleidingscomponent in de het logistieke cluster met een centrale rol daarin van Windesheim (Smart Logistics, Dinalog).
- Visionaire ondernemers dienen betrokken te worden bij het verder brengen van de logistieke visie (bijvoorbeeld Wehkamp).
- Positieve besluitvorming over uitvoering van deze ambitie met behulp van een leidraad met activiteiten op korte- en op lange termijn.
- Inspelen op hogere eisen die worden gesteld aan vergunningen, beveiliging, ketenadministratie, infrabeheer, overheidsloketdienstverlening, openingstijden, bereikbaarheid, infrastructurele voorzieningen (o.a. terminals). Dit is een unieke kans die deze regio niet voorbij kan laten gaan.

3 Ambities en beleidsdoelstellingen

De gezamenlijke ambities zoals verwoord in het voorgaande hoofdstuk, zijn gebaseerd op bevindingen en discussies over ambities en beleidsdoelstellingen op het gebied van transport en logistiek uit eerdere studies voor Zwolle en Kampen enerzijds en Meppel anderzijds. De ambities en beleidsdoelstellingen voor Zwolle, Kampen (paragraaf 3.1) en Meppel (paragraaf 3.2) op het gebied van transport en logistiek zijn hierna nog eens samengevat.

3.1 Ambities en beleidsdoelstellingen Zwolle en Kampen

Voor Zwolle-Kampen Netwerkstad is eind vorig jaar een discussiedocument⁴ opgesteld dat als eerste stap gezien kan worden in het opstellen van een logistieke visie voor de Netwerkstad. Het opstellen van de logistieke visie is één van de opgaven uit de programmalijn Economische Ontwikkeling van Zwolle-Kampen Netwerkstad⁵.

Het schetst de ambitie voor Zwolle-Kampen om zich te ontwikkelen tot logistieke hotspot, positioneert de Netwerkstad aan de hand van een aantal relevante thema's (corridors, goederenstromen, vervoersmodaliteiten, kennis & innovatie, ruimtelijk aanbod en bereikbaarheid, diensten, industrie) en geeft een doorkijk naar de vervolgstappen (acties) om de visie te realiseren. Verwacht wordt in de visie dat er flinke groei van banen in Noordoost-Overijssel zal plaatsvinden in een tijdsbestek van 10 à 15 jaar indien de groei en de specialisatie in de logistieke dienstverlening voorspoedig verloopt.

Voor de periode 2011-2015 mikt men op de acceptatie van de visie om Zwolle Kampen uit te laten groeien tot een logistieke hotspotregio en de opstelling van een uitvoeringsprogramma hierbij.

Met betrekking tot de corridorfunctie betekent dit:

- Opname van haven Kampen in mainportnetwerk Amsterdam Rotterdam, acquisitie van ladingvolume (eventueel uit doorvoer naar Duitsland); acquisitie startinvesteerder / exploitant voor uitbouw containeractiviteiten tot 50.000 TEU;
- Samenwerking met Meppel op het gebied van containeroverslag en gezamenlijke planning shuttlediensten binnen Mainport Netwerk Binnenvaart;
- Regeling met het Rijk met betrekking tot de diepgang van vaargeulen in het IJsselmeer;
- Segment bulkclading uitbreiden samen met industriële activiteiten (bijvoorbeeld afvalretourlogistiek, biomassaverwerking);
- Voortbouwen op de relatieve sterkte van binnenvaart- en wegvervoer en actief zoeken naar nieuwe combinaties daarvan;
- Overleg met Prorail betreffende noordtak goederenvervoer (Hanzelijn);
- Ontsluiting / aantakking op de N50 van bedrijventerreinen RW50 en Zuiderzeehaven in Kampen;
- Voortgang in opschaling weginfrastructuur naar west (Flevoland) en oost (N35, A37);
- Samenwerking met luchthaven Lelystad op het gebied van afhandeling luchtvracht;
- Onderzoek realisatietermijn spoor-/wegterminal Hessenpoort;

⁴ Logistieke visie 2010-2030, *Smart Logistics* Zwolle Kampen Netwerkstad, discussiedocument, 15 december 2010.

⁵ Zwolle-Kampen Netwerkstad werkt samen langs vier programmalijnen: Sterke steden, Economische ontwikkeling, Mobiliteit en bereikbaarheid, Kwaliteit van leven. Binnen deze programmalijnen draaien verschillende projecten om de Agenda Zwolle-Kampen Netwerkstad 2010-2015 te realiseren (bron: www.zwollekampennetwerkstad.nl).

- Opstellen van masterplan voor volgtijdelijke realisatie van ruimtelijke, transporteconomische en infrastructurale aspecten.

Met betrekking tot specialisatie en valorisatie betekent dit:

- Opstellen van een innovatieprogramma gericht op het door bedrijven of clusters van bedrijven invullen van de logistieke hotspotambitie op de overkoepelende thema's e-shopping / internet, lean supplychains en duurzame logistiek;
- Benoemen van realisatie logistieke hot spot Zwolle Kampen als onderzoeksthema voor logistiek topinstituut Dinalog;
- Verwerven door hogeschool Windesheim van functie 'kennisdistributiecentrum' van Dinalog;
- Vormgeven human talent programma en onderwijsspecialisaties met logistieke kernspelers, uitbouwen Zwolle Kampen als de onderwijslocatie voor logistiek in Noordoost-Nederland;
- Organiseren van structurele bedrijfs-/kenniskring op vlak van logistiek met Kennispoort.

Met betrekking tot ruimte aanbod en logistieke faciliteiten:

- Gerichte acquisitie van bedrijven en/of overheveling van dienstverlening die voor de realisatie van de logistieke hotspotvisie van belang zijn;
- Realisatie van terminal-faciliteiten (spoor/weg, water/weg);
- Onderzoek nut/noodzaak douaneregiokantoorfaciliteiten.

Met betrekking tot partnerships betekent dit tenslotte:

- Vorm geven van bestuurlijke en tactische regie vanuit publieke en private zijde (ambassadeurs);
- Overleg over functie en taak van ontwikkelingsmaatschappij voor logistieke hotspot Zwolle Kampen;
- Lidmaatschap Mainport Netwerk Amsterdam-Rotterdam;
- Inrichten van account- en communicatiefunctie voor logistieke hotspot;
- Regelmatig overleg met branche-koepelorganisaties EVO en TLN.

3.2 Ambities en beleidsdoelstellingen Meppel

De belangrijkste ambities en beleidsdoelstellingen van Meppel op het gebied van transport en logistiek zijn eerder vastgesteld in:

- Sociaal Economische Visie & Agenda (februari 2010)
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe, kaders & ambities 2007-2020 (deel 1) en de uitvoeringsagenda 2007-2012 (deel 2) (mei 2007)
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Meppel (oktober 2008)
- De kracht van de Drentse Zuidas, een ruimtelijk economische ontwikkelingsvisie (oktober 2009)
- Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe (maart 2011)

Op basis van bovenstaande bronnen is voor een overzicht samengesteld van ambities en beleidsdoelstellingen op het gebied van transport en logistiek die relevant (kunnen) zijn voor Meppel. We vatten deze ambities en beleidsdoelstellingen samen, waarbij we een indeling volgen naar drie thema's:

- Ruimtelijke ontwikkeling en bedrijventerreinen
- Bereikbaarheid/Multimodaliteit
- Innovatie en duurzaamheid

Ruimtelijke ontwikkeling en bedrijventerreinen

- Watergebonden bedrijven terreinen: De haven is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor huidige en nieuwe watergebonden bedrijven, met voldoende ruimte aan het water voor overslag- en opslagactiviteiten. De gemeente wil vervoer over water via het Meppelerdiep stimuleren, en zet daarbij in op het herverdelen van bedrijven op de industrieterreinen de Oevers (herprofilings-, herstructurerings- en transformatieopgave). Watergebonden bedrijven moeten ook daadwerkelijk aan het water gesitueerd worden.
- Niet-watergebonden bedrijventerreinen: De gemeente heeft voldoende ruimte voor niet-watergebonden bedrijvigheid met goede ontsluitingsmogelijkheden via de weg. Wenselijkheid tot uitbreiding van bedrijventerreinen wordt vanuit regionaal perspectief op basis van functionele relaties in beeld gebracht.

Bereikbaarheid/Multimodaliteit

- Algemeen: De positie van Blueport Meppel en Dryport Emmen-Coevorden als logistieke hotspots in het nationale en trans-Europese netwerk van multimodale knooppunten versterken door het bieden van kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare verbindingen via water en spoor, havens en overslagpunten. Het accent voor Meppel ligt daarbij op het verbeteren van de bereikbaarheid via water en weg en beter en efficiënter benutten van de mogelijkheden in het havengebied. Een brede oriëntatie op de haven van Meppel vindt momenteel plaats in het kader van twee Europese INTERREG IVb-projecten (LO-PINOD en GRECOR).
- Externe ontsluiting Meppel: Opheffen van knelpunten in de capaciteit en kwaliteit van (internationale) transportassen
 - Optimalisatie van de vaarweg Meppel-Ramspol (verruimen Meppelerdiepkeersluis tot klasse Va schutsluis; planstudie opwaarderen van de hoofdvaarweg IJsselmeer-Meppel naar volledig klasse V);
- Haveninfrastructuur:
 - Het versterken van de binnenlandse containerhaven (MCS) en het stimuleren van vervoer over water door het bieden van voldoende mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid en overslag van containers en bulkgoederen.
 - Het geschikt maken van de havens, de waterwegen en de (openbare) kades voor de komst van grotere en zwaardere schepen
- Routing vrachtverkeer: De gemeente kiest voor vaste routes voor goederenvervoer om de leefbaarheid in de binnenstad en woonwijken optimaal te houden. De grootste industrieterreinen liggen aan de noord- en westzijde van Meppel (Noord en Oevers), ontsluiting daarvan loopt via de A32 en N375. Het deel van de N375 tussen Oevers en de aansluiting op de snelweg (A32) zal de komende jaren daartoe worden aangepast.

Innovatie en duurzaamheid

- Duurzame mobiliteit: Realisatie van duurzame mobiliteit onder andere door:
 - De bestaande (milieu)ruimte in havens zorgvuldig en intensief (duurzaam) te benutten.
 - Transportondernemingen stimuleren, onder andere door voorlichting, zoveel mogelijk gebruik te maken van schone technieken (bijvoorbeeld roetfilters, duurzame brandstof) en onder chauffeurs een milieuvriendelijke en verkeersveilige rijstijl te stimuleren.
 - De multifunctionele haven van Meppel verder te ontwikkelen tot Blueport met duurzame havenfaciliteiten voor watergebonden bedrijven en beroepsvaart.
- Innovatie: Innovatieve binnenvaartconcepten ontwikkelen ter behoud en betere benutting van kleine schepen op de Drentse vaarwegen.
- Stedelijke distributie: Stedelijke distributie kan een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van stedelijke centra. Van gemeenten wordt verwacht hierover afspraken te maken met vervoerders, verladers, distributiebedrijven en winkeliers. De provincie vervult een coördinerende rol in de afstemming van maatregelen voor stedelijke distributie van gemeenten.

4 Positionering van Zwolle, Kampen en Meppel

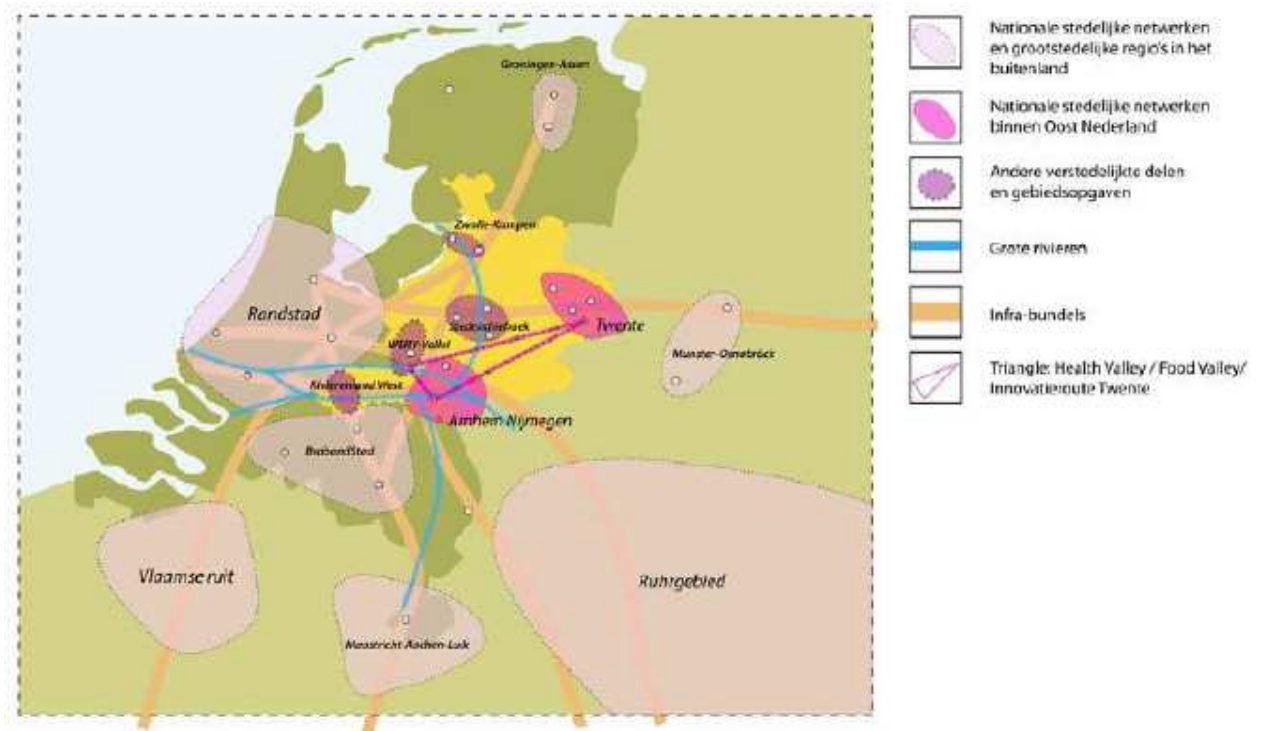
4.1 Huidige positionering Zwolle en Kampen

De positionering van Zwolle en Kampen is gebaseerd op informatie uit eerdere studies (o.a. Havenvisie Zwolle-Kampen Netwerkstad en Logistieke visie 2020-2030 Zwolle-Kampen Netwerkstad).

4.1.1 Goederenstromen en corridors

De geografische ligging in combinatie met het volume aan af te handelen goederenstromen is vanuit de historie gezien het meest belangrijke vestigingscriterium in de logistiek. Een positie claimen op een as van goederenstromen wordt dus in hoge mate geografisch bepaald. Noordoost-Nederland en daarmee ook het knooppunt Zwolle Kampen hebben op dit punt een relatieve achterstand op Zuid-Nederland en België. Zwolle en Kampen liggen aan de rand van het Europese centrumgebied dat meer dan 85 miljoen inwoners en verschillende stedelijke concentraties in West-Europese landen omvat. De oriëntatie gericht op Noordoost-Europa en de goederenstromen tussen de Randstad en Noord-Duitsland in combinatie met de bereikbaarheid die nog steeds goed is, bieden kansen voor de regio.

Figuur 4.1 Positionering Zwolle-Kampen ten opzichte van stedelijke concentraties



Bron: Gebiedsagenda Oost-Nederland, Landsdeel Oost in samenwerking met ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat (thans samengevoegd tot Ministerie Infrastructuur en Milieu), 2009

Bekijken we de omvang van de goederenstromen per vervoerwijze, dan concluderen we dat de regio Noord-Overijssel een relatief sterke rol vervult in wegvervoer en binnenvaart, terwijl spoor nauwelijks een rol speelt. Tabel 4.1 toont voor Nederland, Overijssel en Noord-Overijssel (waar

Zwolle en Kampen deel vanuit maken) afzonderlijk de omvang van de goederenstromen van en naar de regio (de zogenaamde *captive* lading) 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

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 Noordoost-Europese achterland. Dit betreffen goederen die niet in Noord-Overijssel worden overgeslagen, maar deels via de regio worden vervoerd (de zogenaamde *non-captive* lading). Tabel 4.2 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.

4.1.2 Ruimtelijke ontwikkeling en bedrijventerreinen

Kampen en Zwolle beschikken nog over voldoende aanbod aan bedrijvenlocaties. Met de Zuiderzeehaven/RW50 langs de N50 in Kampen en de gereserveerde ruimte voor Hessenpoort II langs de A28 in Zwolle hebben de steden ook op langere termijn op logistiek gerichte bedrijventerreinen beschikbaar. Investeren in logistieke (Hessenpoort II) en natte terreinen (Zuiderzeehaven II) biedt mogelijk kansen om ruimte te creëren voor clusters van industrie en logistiek en toegevoegde waarde activiteiten (VAL en VAS). Dit aanbod van bedrijfslocaties is een pluspunt, dat ook in landelijke vergelijkingen (o.a. TNO, Logistiek.nl) opvalt.

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 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 Zwolle en Kampen met betrekking tot de natte bedrijventerreinen zijn:

Bedrijventerrein Voorst (Zwolle)

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.

Industrieterrein Haatland (Kampen)

Industrieterrein Haatland is het oudste en grootste industrieterrein 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.

4.1.3 Bereikbaarheid en multimodaliteit

De ligging van de Zwolle en Kampen op een knooppunt van verbindingen via weg, water en spoor is één van de zeer sterke 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.

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 sluiscomplex Lorentzsluizen bij Kornwerderzand noodzakelijk. In het kader van de Toekomstvisie Afsluitdijk wordt in 2011 besloten of en hoe het sluiscomplex 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.

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.

4.2 Huidige positionering Meppel

De positionering van Meppel is gebaseerd op informatie uit eerdere studies (o.a. Havenvisie Zwolle-Kampen, Logistieke visie Zwolle-Kampen, Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe, Dryport Emmen-Coevorden, De kracht van de Drentse Zuidas).

4.2.1 Goederenstromen en corridors

Meppel is onderdeel van de zogenaamde Drentse Zuidas waarvan ook de stedelijke kernen Emmen, Coevorden en Hoogeveen onderdeel uitmaken. De aanwezigheid van de grootste binnenvaart containerterminal in Noord-Nederland maakt Meppel tot een multimodaal knooppunt. De ligging ten opzichte van de Nederlandse zeehavens en het Noord-Duitse, Scandinavische en Noordoost-Europese (Polen, Baltische Staten en Rusland) achterland is gunstig te noemen. Eerder is becijferd⁶ dat de omvang van de zogenaamde *non-captive* goederenstromen⁷ op die corridor in totaal ongeveer 27 miljoen ton bedraagt (zie ook tabel 4.2). Daarbinnen is Duitsland overigens verreweg de belangrijkste herkomst/bestemming van de lading.

Figuur 4.2 Positionering Meppel (als onderdeel van Drentse Zuidas) ten opzichte van kerngebieden en corridors



Bron: De kracht van de Drentse Zuidas, een ruimtelijk economische ontwikkelingsvisie, oktober 2009.

Binnen de gemeente Meppel zelf zijn veel bedrijven actief die voor hun aan- en afvoer van goederen (de zogenaamde *captive* lading) afhankelijk zijn van een goede bereikbaarheid met name via weg en water. In het havengebied bevinden zich ongeveer 20 watergebonden bedrijven waaronder De Heus BrokkingKoudijs (voederproducten), Agrifirm (landbouwproducten), Joontjes

⁶ DryportEmmen-Coevorden, Strengthening the logistics hub – Final report, Ecorys, December 2009.

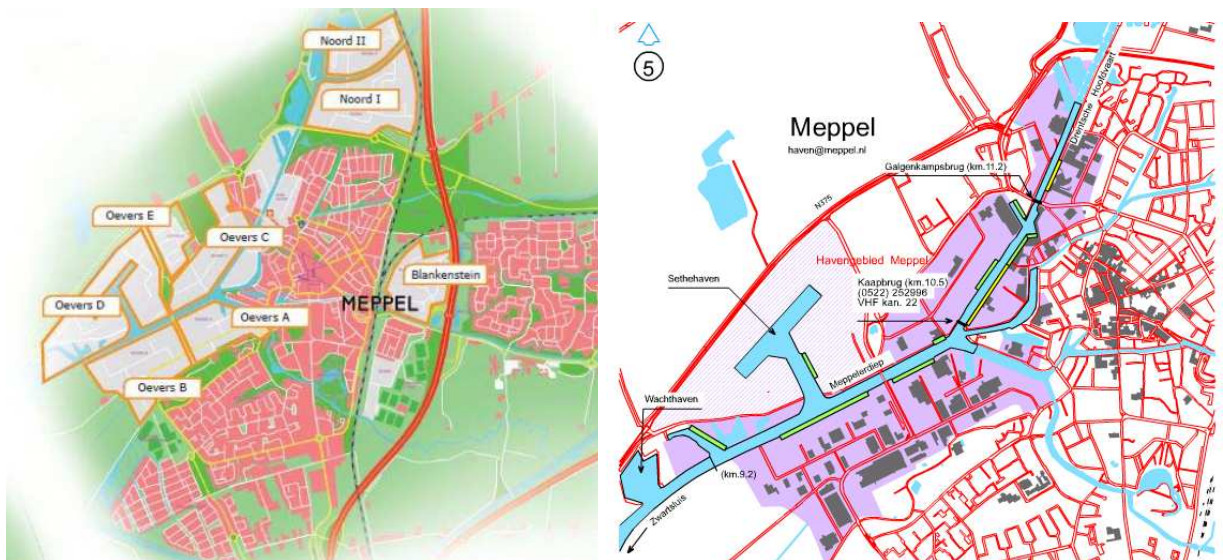
⁷ Dit zijn ladingstromen tussen de Nederlandse zeehavens Amsterdam en Rotterdam enerzijds en Noord-Duitsland, Scandinavië, Polen, de Baltische Staten en Rusland anderzijds.

(olie), Tinke Beton, Euro Beton, Xella (beton en bouwmaterialen), De Kaap (scheepswerf), en MCS (containerterminal). Met een overslag van circa 2,2 miljoen ton goederen in 2008 is Meppel op nationaal niveau een middelgrote tot grote binnenvaart. Tussen 1996 en 2008 is de overslag in de haven van Meppel bijna verdubbeld van 1,2 miljoen ton naar 2,2 miljoen ton.

4.2.2 Ruimtelijke ontwikkeling en bedrijventerreinen

De bedrijfsterrinen in Meppel liggen vooral aan de noordkant (Noord I en II) en de westkant (Oevers A tot en met D), zie figuur 4.2. De westkant is het havengebied dat beschikt over natte en droge kavels langs het Meppelderdiep en Drentsche Hoofdvaart. Voor watergebonden activiteiten zijn er natte kavels met kadelengte van circa 7,5 kilometer (inclusief 1,8 km in de nieuwe Sethehaven) verspreid over particuliere laad-/loskaden (groene kade in rechter kaartbeeld figuur 4.2) en openbare kade (gele kade in rechter kaartbeeld, figuur 4.2). In de nieuwe Sethehaven (Oevers D) is nog 11 hectare natte kavels uitgifbaar voor watergebonden bedrijvigheid.

Figuur 4.3 Bedrijfsterrinen in Meppel en het havengebied (Oevers A tot en met D)



Bron: www.meppel.nl en Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenvaarts Drenthe (eindrapport), Ecorys, maart 2011

De verdere ontwikkeling van bedrijfsterrinen is in het landelijk gebied beperkt mogelijk. Er wordt zwaar ingezet op herstructurering van Oevers en het gebied ten noorden en oosten van de Galgenkampsbrug (Bron: De kracht van de Drentse Zuidas, oktober 2009).

4.2.3 Bereikbaarheid en multimodaliteit

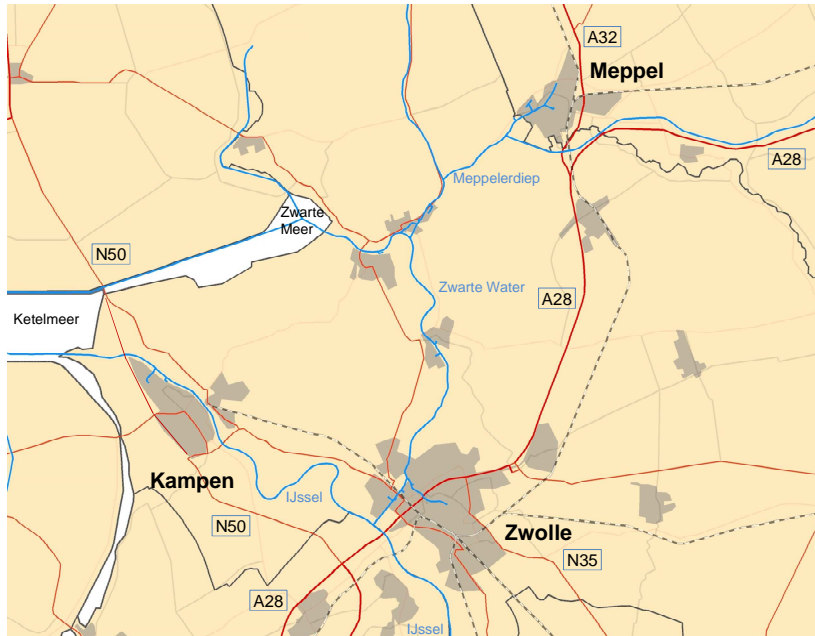
De vaarweg IJsselmeer-Meppel (VIJM) (klasse Va) vormt de belangrijkste ontsluiting over water voor Meppel. Met de ombouw van de keersluis in het Meppelderdiep tot schutsluis voldoet de sluis in 2015 aan de vaarwegeisen voor betrouwbaar vervoer van klasse Va schepen. Het havengebied tot aan de Kaapbrug is bereikbaar voor schepen tot circa 3.000 ton die ongeveer 3,25 meter diep steken. Vanaf de Kaapbrug tot aan de Galgenkampsbrug is de diepgang beperkt tot 2,50 meter. Ontsluiting via de weg van zowel het havengebied als bedrijfsterrin Noord I en II verloopt via de N375 en de A32 (via o.a. de Randweg, Handelsweg en Steenwijkerstraatweg).

Meppel is goed over het hoofdwegennet ontsloten. Nagenoeg alle stedelijke gebieden in Noord-Nederland zijn per autosnelweg vanuit Meppel te bereiken. De meest drukke verbinding is de A32

naar Zwolle, maar hier zijn recentelijk spitsstroken geopend. De relatief geringe congestie in de regio heeft als groot voordeel dat reistijden in het algemeen betrouwbaar zijn.

Meppel kent geen goederenvervoerontsluiting via het spoor. Het bedrijventerrein Ezinge dat deze mogelijkheid wel bood, is recentelijk getransformeerd tot onderwijspark (nog in ontwikkeling).

Figuur 4.4 Infrastructuur in de regio Zwolle – Kampen – Meppel



Bron: Ecorys

De haven van Meppel is hiervoor al kort beschreven. De haven heeft kansen om de nationale functie te versterken en is één van de belangrijke multifunctionele binnenhavens van (Noord-) Nederland. De ligging aan de klasse Va vaarweg geeft de bedrijven mogelijkheden om nu en in de toekomst gebruik te maken van de schaalvoordelen van de binnenvaart. Het faciliteren van ruimte voor groei voor de huidige watergebonden bedrijven, de uitbreiding van de containerterminal en nieuwe watergebonden bedrijven uit de regio, is een voorwaarde om de positie in het netwerk te behouden en mogelijk te versterken. Bij deze opgave speelt tevens de samenwerking van Meppel met de regio Zwolle-Kampen op het gebied van bereikbaar houden van de vaarweg, bundelen van stromen en aanbod van natte terreinen.

Figuur 4.5 Gezamenlijke positionering Zwolle – Kampen – Meppel



Bron: Ecorys

4.3 Arbeidsmarkt en kennis

Doordat er in de regio Noord- en Oost-Nederland sprake is van een beperkte bevolkingsgroei in combinatie met een toenemende vergrijzing, staat de omvang van de beroepsbevolking onder druk. Het aantal lager en middelbaar opgeleiden overheerst bovendien in de regio. In handel, industrie en transport wordt in toenemende mate gevraagd om hogere kwalificaties, onder andere doordat de informatiestromen in die sectoren steeds complexer worden. Kennisintensivering en verdienstelijking doen vraag naar hoger geschoold personeel toenemen. Scholing en een betere afstemming tussen vraag en aanbod van arbeid zijn een belangrijk aandachtspunt in de regio.

In Meppel bevinden zich diverse MBO- en een HBO-opleidingen, maar die zijn niet gericht op transport en logistiek. Emmen herbergt wel een relevante opleiding Logistiek & Economie en International Logistics Management op HBO niveau (Stenden Hogeschool). Op grotere afstand zijn aanvullende HBO en universitaire opleidingen te vinden in onder andere Groningen, Twente en Zwolle. Zwolle kan als opleidingslocatie voor de logistieke sector meer betekenen. Er zijn goede basisvoorzieningen bij het VMBO (o.a. Talentstad), MBO (Deltion, Landstede, Menso Alting) en HBO (Windesheim).

4.4 Innovatie en duurzaamheid

De Commissie Van Laarhoven heeft, als vertegenwoordiger van verladers, logistiek dienstverleners en zakelijk dienstverleners en kennisinstituten een visie⁸ opgesteld met daaraan gekoppeld een ambitie om Nederland internationaal te laten excelleren op het vlak van logistiek en supply chains. Deze ambitie is voor 2020 gekwantificeerd in: het realiseren van een verdrievoudiging van de toegevoegde waarde in ketenregie en -configuratie. Om de ambitie te realiseren is innovatie nodig. De Commissie Van Laarhoven pleit daarom voor een innovatieprogramma *Logistiek en Supply Chains*. Het innovatieprogramma dient zich te richten op verder onderzoek en ontwikkeling van een tweetal thema's:

- Ketenregie en -configuratie in de markt. Het thema gaat uit van gezamenlijk coördinatie en regievoering door een aantal grote verladers over meerdere supply chains heen. Hierdoor kunnen efficiencyvoordelen ontstaan en nieuwe meer duurzame diensten worden aangeboden. Moderne communicatie- en informatietechnologie spelen daarin een belangrijke rol. Via pilots kunnen verladers dergelijke concepten samen opzetten, uitvoeren en beproeven, om het daarna op grotere schaal te gaan toepassen.
- Regierol van knooppunten/mainports. Dit thema gaat in op het ontwikkelen van ketenregie en -configuratie concepten met een sterkere coördinatie vanuit de knooppunten/mainports (zee- en luchthavens, greenports) om de betrouwbaarheid van distributie ook in de toekomst te kunnen garanderen. Dit kan grote voordelen opleveren, zoals een vermindering van het aantal transporten, het stimuleren van multimodaal transport en het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Een voorbeeld van innovatie en duurzaamheid in Meppel is bijvoorbeeld de toelevering van de scheepswerf De Kaap, waar nagenoeg alles via het water wordt aangevoerd. Een ander voorbeeld uit de regio is de pilot voor een nieuwe shuttledienst tussen Kampen en Aalsmeer, waarbij in een samenwerkingsverband van bedrijven sierteeltproducten per binnenvaart worden vervoerd via een nieuwe duurzaam logistiek ketensysteem. De pilotfase heeft duidelijk aangetoond dat de binnenvaart heel goed in staat is zich op betrouwbare wijze aan heel specifieke eisen van kwaliteit en leveringsgarantie te voldoen. Grootschaliger toepassing van dit concept wordt thans overwogen. Veel transportbewegingen over de weg zouden dan kunnen worden vervangen door vervoer per binnenvaart.

⁸ Logistiek en Supply Chains: Visie en Ambitie voor Nederland, Commissie Van Laarhoven.

5 SWOT-analyse

Dit hoofdstuk geeft een korte samenvatting van de sterke en zwakte punten (*strengths&weaknesses*) van de totale logistieke regio Zwolle, Kampen en Meppel, alsmede van de kansen en bedreigingen (*opportunities&threats*). De input daarvoor komt voor het grootste deel uit de voorgaande hoofdstukken en is mede gebaseerd op de SWOT-analyse die tegelijkertijd wordt uitgevoerd in het kader van de Havenvisie Zwolle-Kampen-Meppel en het recent opgestelde discussiedocument Logistieke visie 2010-2030 Zwolle Kampen Netwerkstad.

Sterkten	Zwakten
<ul style="list-style-type: none"> • Aanwezigheid van grootste binnenvaart containerterminal Noord-Nederland (Meppel) • Gunstige ligging ten opzichte van Randstad en (inter)nationaal achterland (scharnierfunctie) • Goede bereikbaarheid via weg en water • Voldoende ruimte beschikbaar voor vestiging nieuwe bedrijven, met name watergebonden • Goed arbeidsklimaat • Voldoende gevarieerd aanbod van lading in directe omgeving • Reeds bestaande samenwerkingsverbanden (Kampen Zwolle Netwerkstad, Drentse Zuidas) 	<ul style="list-style-type: none"> • Onvoldoende omvang en positie in landelijk netwerk van zeehavens en binnenhavens • Onvoldoende profilering als regio richting Mainports en Rijksoverheid • Geen multimodale terminal (water-weg-spoor), beperkt gebruik spoor mogelijk • Enkele (kleinere) niet-watergebonden bedrijven zijn actief in havengebied • Beperkte beschikbaarheid hoger opgeleid personeel, lage kennisintensiteit
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> • Toenemende behoefte multimodale dienstverlening • Potentieel grote ladingstromen tussen Mainports en Noord-Duitsland passeren op korte afstand • Verdere uitbreiding en verbetering van bereikbaarheid via weg en water • Goederenvervoer per spoor via Hanzelijn • Groei in containervervoer per binnenvaart door Maasvlakte II • Innovatie (RoRo-vervoer, plantenshuttle) • Verbetering voorzieningen Lelystad Airport (in kader uitplaatsing vliegverkeer van Schiphol) waardoor betere aantakking regio op luchtverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Milieu-/geluid wetgeving beperken ruimte voor groei • Mogelijk uitstel maatregelen ter verbetering bereikbaarheid vaarweg IJsselmeer-Meppel (VIJM) en aanpassing Kornwerderzand sluizencomplex

6 Naar een integraal actieprogramma

6.1 Bouwstenen voor het actieprogramma

Door de ambities uit hoofdstuk 2 en 3 af te zetten tegen de uitkomsten van de SWOT-analyse uit hoofdstuk 5, ontstaat een eerste beeld waar actie vereist is om uiteindelijk de ambities van de regio op de verschillende thema's (ruimtelijke ontwikkeling en bedrijventerreinen, bereikbaarheid/multimodaliteit, innovatie en duurzaamheid) te kunnen realiseren.

Dit zijn dan ook de onderwerpen waar een integrale logistieke visie dieper op in zou kunnen gaan.

In de volgende tabel zijn de acties / aandachtspunten samengevat. In de logistieke visie zullen op basis van deze acties en aandachtspunten uiteindelijk duidelijke keuzes gemaakt moeten worden betreffende welke gemeente zich waarop specialiseert en/of waar samengewerkt moet gaan worden.

Tabel 6.1 Acties en aandachtspunten met betrekking tot Logistieke Visie Zwolle-Kampen-Meppel

Thema	Ambitie	SWOT	Acties/aandachtspunten
Ruimtelijke ontwikkeling/ bedrijventerreinen	Meer vervoer over water; Aantrekkelijke vestigingsplaats voor watergebonden bedrijven	Voldoende ruimte, maar bedrijven niet altijd op juiste plaats; Rem op uitbreiding door milieugrenzen (fijnstof, geluid).	Herstructureer bestaande terreinen, plaats watergebonden bedrijven altijd aan water; Zoek naar innovatieve oplossingen om uitbreiding (containeroverslag) mogelijk te maken (inzet geluidsarmer overslagmaterieel). Onderzoek uitbreidingsmogelijkheden containeroverslag elders (Zwartewaterland).
Bereikbaarheid/ multimodaliteit	Bereikbaarheid via weg en water verbeteren; Positie als logistieke hotspot in netwerk multimodale knooppunten versterken.	Goede bereikbaarheid via weg en water, maar niet via spoor;	Onderzoek mogelijkheden directe spooraansluiting/railterminal. Sterker profileren als logistieke regio naar zowel mainports, greenports (ladingacquisitie) als Rijksoverheid (investeringen in oplossen knelpunten, verbeteren bereikbaarheid). Acquireer gezamenlijk lading en bundel (container)stromen van/naar zeehavens.
Innovatie en duurzaamheid	Realiseren duurzame mobiliteit;	Goede ontsluiting via water, maar niet via spoor;	Onderzoek mogelijkheden directe spooraansluiting/railterminal.

Thema	Ambitie	SWOT	Acties/aandachtspunten
	Vergroten innovatiekracht.	<p>Mogelijke rem op uitbreiding containerterminal (in verband met wetgeving milieu/geluid) kan duurzamer vervoer via water onder druk zetten;</p> <p>Kennisintensivering logistiek en transport neemt toe, maar onvoldoende aanbod van hoger opgeleid personeel.</p>	<p>Onderzoek mogelijkheden (pilots) bundeling ladingstromen in regio van/naar mainports, greenports.</p> <p>Stel overslagmogelijkheden weg/water veilig.</p> <p>Versterk kennisnetwerk (bedrijven, onderwijsinstellingen, overheden).</p> <p>Sterker profileren als innovatieve regio met succesvolle pilots (plantenshuttle).</p> <p>Sterkere profilering als kennis DC van het Topinstituut Logistiek Dinalog, vooral op belangrijke innovatie en duurzaamheid thema's</p>

6.2 Nadere uitwerking van acties

Voorgaande resulteert in de volgende aandachtspunten ter nadere uitwerking in de integrale logistieke visie.

Herstructureer bestaande terreinen en onderzoek uitbreidingsmogelijkheden containeroverslag

Voor de ontwikkeling tot een logistieke hotspot dient voldoende ruimte gereserveerd te worden voor natte en droge terreinen. In Meppel is de inrichting van bedrijventerreinen nog niet optimaal, omdat enkele kleinere niet-watergebonden bedrijven nog steeds actief zijn in het havengebied. Daardoor wordt het potentieel om meer goederen via water te gaan vervoeren nog niet ten volle benut. Daarnaast staat uitbreiding van woongebied op gespannen voet met 24-uurs activiteiten van de industrie.

Verdere uitbreiding van de containerterminal in Meppel moet mogelijk blijven op termijn, bijvoorbeeld door inbreiding op het huidige terrein of uitbreiding over de provinciegrens heen. Opties dienen verder onderzocht te worden, evenals de effecten (milieu/geluid) op de omgeving.

Acquireer gezamenlijk lading voor meer vervoer over water (bundeling van stromen)

Bedrijven in de regio, vooral in Meppel, maken al veel gebruik van transport over water. Door betere samenwerking kan de hoeveelheid vervoer over water toenemen. Bovendien zien veel bedrijven kans voor meer vervoer over water, vanuit het oogpunt van duurzaamheid, optimalisering van de logistieke stromen en kostenoverwegingen. Het aantrekken en bundelen van lading vanuit de lokale industrie wordt gezien als een belangrijke voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van lijndiensten per binnenvaart. Het aandoen van Meppel en Kampen voor een lijndienst van/naar de mainports is vooral aantrekkelijk als er voldoende (constante) lading aanwezig is. Dit zal de kosten van een lijndienst drukken, en hiermee ook op termijn het vervoer goedkoper maken. Potentie om

meer ladingstromen van/naar de regio via horizontale samenwerking tussen verladers te bundelen en via water te gaan vervoeren, dienen nader onderzocht⁹ te worden.

Profileer regio sterker naar mainports en overheid

In de beeldvorming staat de regio Zwolle-Kampen-Meppel nog onvoldoende bekend en gepositioneerd als logistieke hotspot. Richting de zeehavens worden de sterke punten van de regio (vooral ruimte en bereikbaarheid) nog onvoldoende herkend, waardoor kansen om meer lading per binnenvaart te vervoeren of meer bedrijvigheid aan te trekken niet volledig worden benut. Er zal dus een actieve profilering moeten plaatsvinden om de mogelijkheden voor de logistiek uit te dragen. Dit dient zowel te gebeuren richting het (internationale) bedrijfsleven, de mainports Rotterdam en Amsterdam, als richting de overheid. Hiervoor is inspanning van het regionale bedrijfsleven, de gemeenten (Zwolle, Kampen en Meppel) en de provincies (Drenthe en Overijssel) belangrijk. Naast profilering bij ondernemers en de havens, dient ook een profilering richting de nationale overheid plaats te vinden. In het nationale beeld van het containervervoer over water wordt bijvoorbeeld Meppel vooral gezien als een regionaal knooppunt voor Noord-Nederland en (nog) niet als een knooppunt op (inter)nationale schaal. Daardoor bestaat de kans dat noodzakelijke verbeteringen aan de infrastructuur worden uitgesteld (opwaarderen en baggeren vaarwegen).

Aan de hand van enkele innovatieve oplossingen (plantenshuttle, toelevering scheepsonderdelen voor de werven) waarbij meer vervoer via water wordt afgewikkeld, kan de regio zich eveneens sterker profileren.

Versterk kennisnetwerk

In handel, industrie en transport wordt in toenemende mate gevraagd om hogere kwalificaties, onder andere doordat de informatiestromen in die sectoren steeds complexer worden en de behoefte aan innovatieve oplossingen om efficiënter en duurzamer te ondernemen toenemen. Het beperkte aanbod van hoger opgeleid logistiek personeel in de regio vormt een knelpunt. Het kennisnetwerk in de regio moet daarom versterkt worden. Het discussiedocument Logistieke Visie 2010-2030 Zwolle Kampen Netwerkstad heeft daarvoor al enkele concrete voorstellen gedaan, zoals het opstellen van een regionaal innovatieprogramma gericht op duurzame logistiek en innovaties, en het concretiseren van de functie regionaal kennis DC Dinalog (Hogeschool Windesheim). Nauwe samenwerking met het (regionale) bedrijfsleven in de regio is uitermate belangrijk om de juiste innovatiethema's nader te onderzoeken en de oplossingen gericht op bijvoorbeeld duurzamer vervoer in pilot projecten te toetsen, om ze daarna op grotere schaal te gaan toepassen in de praktijk.

⁹ Onlangs is het door de EU gefinancierde project, 'Collaborative Concepts for Co-Modality (CO³)', van start gegaan. Het CO³ programma heeft de doelstelling om samen met de verladende sector de logistiek efficiënter en duurzamer te maken.

6.3 Actieprogramma

Voortbouwend op de aandachtspunten uit de vorige paragraaf, alsmede de ontwikkelingen en ambities in de afzonderlijke gemeenten is een actieprogramma uitgewerkt. De volgende tabel bevat maatregelen voor de korte termijn om invulling te geven aan de logistieke visie en de daarbij betrokken partijen.

Tabel 6.2 Actieprogramma voor de korte termijn voor Kampen, Zwolle en Meppel.

Maatregel	Trekker en betrokken partijen	Termijn gereed
Herstructureer bestaande terreinen en onderzoek uitbreidingsmogelijkheden		
Optimaliseren van gebruik en inrichting havens Meppel, Kampen en Zwolle door uitvoering van een gericht ruimtelijk beleid dat zich concentreert op (1) uitplaatsing niet-watergebonden bedrijvigheid en (2) vergroting geluidruimte havenactiviteiten / terugdringen milieuhinder.	De 3 gemeenten Meppel, Kampen en Zwolle , provincies Drenthe en Overijssel, bedrijven	2014-2020
Onderzoeken van uitbreidings- /groeimogelijkheden containeroverslag haven Meppel, onder meer de mogelijkheden tot uitbreiding in Zwartewaterland en inbreiding op het huidige terrein of op aangrenzende terreinen in Meppel. Eventueel bundeling met containerstromen van Kampen onderzoeken.	Gemeente Meppel, Gemeente Zwartewaterland, MCS , Provincie Drenthe, bedrijven	2013
Onderzoeken van wenselijkheid van een gezamenlijk havenbedrijf (inclusief bedrijvenloket) gericht op een optimale invulling ('het juiste bedrijf op de juiste plek') van bestaande en nieuwe droge- en natte logistieke bedrijfsterreinen in de drie gemeenten	De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , provincie Overijssel, provincie Drenthe, regionale bedrijfsleven	2013
Continu de (uitbreidings)vraag naar droge en natte logistieke bedrijventerreinen in regio monitoren en daarop anticiperen door het beschikbaar stellen van ruimte	De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , provincie Overijssel, provincie Drenthe	Per direct
Wenselijkheid van directe spooraansluiting / railterminal onderzoeken	De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , provincie Overijssel, provincie Drenthe	Eind 2012
Acquireer gezamenlijk lading voor meer vervoer over water (bundeling van stromen)		
Uitwerken markt- en acquisitiestrategie logistieke stromen en bedrijvigheid onder coördinatie van de aan te stellen kwartiermaker ¹⁾ .	Nog aan te stellen kwartiermaker namens de drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , vertegenwoordigers bedrijfsleven, regionale (overslag)bedrijven, havenbedrijven provincie Overijssel, provincie Drenthe	2012
Gezamenlijke acquisitie van ladingstromen ²⁾ (container- en bulkstromen) van en naar de zeehavens Rotterdam en Amsterdam, en naar de greenports (ladingacquisitie)onder coördinatie van aan te stellen kwartiermaker	Nog aan te stellen kwartiermaker namens de drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , vertegenwoordigers	Per direct

Maatregel	Trekker en betrokken partijen	Termijn gereed
	bedrijfsleven, regionale (overslag)bedrijven, havenbedrijven	
Gezamenlijke acquisitie van nieuwe logistieke bedrijven onder coördinatie van aan te stellen kwartiermaker	Nog aan te stellen kwartiermaker namens de drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , vertegenwoordigers bedrijfsleven, regionale (overslag)bedrijven, havenbedrijven	Per direct
Nieuwe logistieke concepten ontwikkelen / onderzoeken: <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek naar wenselijkheid van nieuwe / aangepaste containerlijndienst per barge die zowel Kampen als Meppel aandoet - Gezamenlijk nieuwe logistieke concepten ontwikkelen (RoRo, containervaart en scheepvaart) 	Regionaal bedrijfsleven, overslagbedrijven en operators	Eind 2012
Profileer regio sterker naar mainports en overheid		
Uitwerken van een uitvoeringsplan voor realisatie van een gemeenschappelijk havenbedrijf Zwolle-Kampen-Meppel onder coördinatie van aan te stellen kwartiermaker	Nog aan te stellen kwartiermaker namens de drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , vertegenwoordigers bedrijfsleven, regionale overslagbedrijven, havenbedrijven	Per direct
Gezamenlijk optrekken naar, en samenwerking intensiveren met zeehavens Rotterdam en Amsterdam onder coördinatie van aan te stellen kwartiermaker	Nog aan te stellen kwartiermaker namens de drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , vertegenwoordigers bedrijfsleven, regionale overslagbedrijven, havenbedrijven	Per direct
Gezamenlijk optrekken naar de rijksoverheid in o.a. de MIRT-overleggen, mede op basis van gezamenlijke prioritering projecten. Bijvoorbeeld afweging en prioritering van: <ul style="list-style-type: none"> • Verbreding / Verdieping Lorentzsluizen voor toegang havens lange termijn • N50 opwaarderen tot A50, • Verbeteren aansluitingen A50, A32, A28, N35, N23, N375 • Vaarwegen en havens Zwolle-Kampen verdiepen voor maximale belading schepen • Vaargeulen IJsselmeer verdiepen voor kustvaartschepen (4000 ton) voor lange termijn • Spoorterminal / spooraansluiting 	Provincie Overijssel, provincie Drenthe , provincie Flevoland, de drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)	Vanaf najaar 2012
Uitdragen innovatieve karakter van regio (plantenshuttle, toelevering scheepsonderdelen werven via water)	De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , vertegenwoordigers bedrijfsleven, regionale (overslag)bedrijven, havenbedrijven	Per direct
Gezamenlijke website opzetten ("Logistieke 3-hoek Zwolle-	De drie gemeenten (Kampen,	Per 2012

Maatregel	Trekker en betrokken partijen	Termijn gereed
Kampen-Meppel") wellicht aan te sluiten bij bestaande site http://zwollekampennetwerkstad.nl/home	Zwolle, Meppel), provincie Overijssel, provincie Drenthe	
Versterk kennisnetwerk		
Kennisbehoeften van bedrijfsleven door regionale onderwijsinstellingen laten inventariseren en specificeren, resulterend in toekomstagenda en actieprogramma. Zo nodig onderwijsaanbod hierop aanscherpen.	Regionale onderwijsinstellingen , vertegenwoordigers bedrijfsleven (bijvoorbeeld Wehkamp, Abbott, Post NL), regionale (overslag)bedrijven, havenbedrijven	Per direct
Uitwerken voorstel voor arbeidsmarktstrategie met als doel acties te formuleren om dreigend te kort aan (vooral hoger opgeleid) personeel te voorkomen.	De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , regionale onderwijsinstellingen (ROC, MBO, HBO), provincie Overijssel, provincie Drenthe), provincie Overijssel, provincie Drenthe	2013
Inventariseren subsidieregelingen / innovatieprogramma's transport & logistiek en de kennis daarover te ontsluiten via de website, of via regionale voorlichtingsbijeenkomsten ³⁾ .	De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel) , regionale onderwijsinstellingen (ROC, MBO, HBO), provincie Overijssel, provincie Drenthe	Per direct



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas