

# Havenvisie Zwolle-Kampen-Meppel

Eindrapport



Opdrachtgever: Gemeenten Meppel, Kampen en Zwolle

Rotterdam, 17 oktober 2012



# Havenvisie 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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](mailto:netherlands@ecorys.com)  
K.v.K. nr. 24316726

**W [www.ecorys.nl](http://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 Ambities en beleidsdoelstellingen	11
2.1 Zwolle en Kampen	11
2.1.1 Ambities havens Zwolle Kampen Netwerkstad	11
2.1.2 Beleid Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN)	12
2.2 Meppel	13
3 Positionering	17
3.1 Binnenhavens in Nederland	17
3.2 Zwolle en Kampen	20
3.2.1 Goederenoverslag en gebruikers	20
3.2.2 Beschikbare ruimte	21
3.2.3 Bereikbaarheid	22
3.3 Meppel	24
3.3.1 Goederenoverslag	24
3.3.2 Beschikbare ruimte	25
3.3.3 Bereikbaarheid	26
4 SWOT-analyse	27
4.1 Samenvatting SWOT	27
4.2 Toelichting op de SWOT	27
5 Naar een integraal actieprogramma	31
5.1 Complementariteit	31
5.2 Synergiemogelijkheden	31
5.3 Actieprogramma	32



# Summary

The ports of Zwolle, Kampen and Meppel play an important role in the economic growth in the region. The favourable position towards the Northern and Eastern parts of the Netherlands and the good accessibility by road and water are great assets for the three municipalities to attract new companies. The expected growth in the handling of containers and the current extensive investments in ports and the related infrastructure gives these ports a clear potential for growth. The region can further develop and position itself as a logistical hub, based on the current and future developments in transport, logistics and sustainability, with the ports as main asset.

Close(r) cooperation in the region and between the ports is advisable to strengthen the position towards other competing regions. This joint Port Vision Zwolle-Kampen Meppel is a first step and contains concrete recommendations on cooperation between the three ports. Execution of the action program (included in this report) clearly creates added value in the development of the region into a logistic hub.

## Joint ambitions of Zwolle, Kampen and Meppel

Confronting the ambitions of Zwolle Kampen Network-city (ZKN) and Blue port Meppel shows the ambition of the region to position itself as a logistics hub for (Northeast) Netherlands, linking the ports, industry and logistic sector. The strategic location near the waterways and available space for the location of companies provides economic growth potential for the region. The region is committed to locate logistic and water-bound companies, and thus creating jobs and value added. Starting as a logistic hub, the ambition is to develop further into a logistic hotspot with an (inter)national hub function in the national and trans-European multimodal transport network.

## Zwolle, Kampen and Meppel are complementing ports

The ports of Zwolle, Kampen and Meppel all have their own complementing specific features and functions within the inland port network:

- **Cargo segments:** The port of Meppel contains the largest inland container port within the North-Netherlands. The ports of Zwolle and Kampen are strong in the handling of bulk products (building materials, oil products, feedstuffs and agriculture products). Zuiderzeehaven Kampen has the potential to accommodate short sea vessel up to 4000 tons. Zwolle-Kampen Netwerkstad is positioning itself to attract sustainable activities such as energy/biomass and the assembly of windmills.
- **Catchment area/ hinterland:** The port of Meppel primarily serves the North-Netherlands, whilst the hinterland of the ports of Zwolle and Kampen is towards the eastern part of the Netherlands.
- **Construction of the Hanzelijn railway infrastructure** creates there opportunity for rail access to the Zuiderzeehaven (Kampen) or Hessenpoort (Zwolle).

These complementary functions make the triangle Zwolle-Kampen- Meppel more attractive for companies seeking a new location. A joint profile, coordination and joint action is necessary to fulfil the potential.

## The synergy between ports can be increased

The ports of Zwolle, Kampen and Meppel share the strategic position between the Randstad and the northeast part of the Netherlands, and further towards North-Germany, Scandinavia and Poland. All three ports share the same connecting infrastructure of inland waterways and roads. Concrete actions in this port vision to increase synergy are:

- Communicate the strengths of the region and the strategic location through joint profiling of the region towards the ports of Rotterdam and Amsterdam.
- Reinforce the competitive position of the region through joint acquisition of companies and cargo and/or setting up joint container line services.
- Joint lobbying reinforces the stand that the region can make nationally and the probability of success to realize desired infrastructure (MIRT) projects.
- Increase the attractiveness of working in ports / inland shipping in joint action on the labour market. Costs can be shared and a larger number of potential employees can be reached by working together.
- Strive for further specialisation of the ports. If each port focuses on its USPs and strengths, the competitive power and synergy of the region as a whole will be reinforced.
- Explore the option of one joint port authority. One authority will increase synergy, stand stronger and contribute to the realisation of shared ambitions.

#### **Concrete actions for individual ports/municipalities:**

The Port of Meppel should focus on the expansion of the MCS container terminal and on extending the quay to 300 m. Furthermore, road access to the port of Meppel has to be improved. Current environmental / noise constraints hamper further growth (round the clock service), less restrictions should be considered. Finally, restructuring of some of the locations Oevers is necessary.

The road access of the ports of Zwolle and Kampen has to be improved, strengthened by realisation of a direct link to the N50 motorway. Furthermore, the option of moving the container terminal Kampen should be considered. Restructuring of the areas of Voort, Haatland, Marslanden and Vrolijkheid is necessary.



# Samenvatting

De havens van Zwolle, Kampen en Meppel hebben een belangrijke functie voor de economische groei in de regio. De gunstige ligging in Noord-Nederland alsook de goede ontsluiting over weg en water dragen ertoe bij dat de drie gemeenten sterk in trek zijn bij (watergebonden)bedrijven. Samen met de groeiende overslag van containers en de omvangrijke investeringen in havens en ontsluitende infrastructuur hebben deze havens duidelijk groeipotentieel. Door de huidige en toekomstige ontwikkelingen in transport en logistiek en duurzaamheid kan de regio zich verder ontwikkelen en positioneren als logistiek knooppunt, met de havens als belangrijk onderdeel.

Een nauwe(re) samenwerking is wenselijk om sterker te worden in de concurrentie met andere regio's. Hiervoor is een gezamenlijke havensvisie opgesteld. Deze Havensvisie Zwolle-Kampen-Meppel bevat concrete aanbevelingen op het gebied van samenwerking tussen de drie havens. Uitvoeren van het opgenomen actieprogramma leidt tot duidelijke meerwaarde in de ontwikkeling van de regio tot logistiek knooppunt.

## **Gezamenlijke ambitie Zwolle Kampen Meppel:**

Uit het samenbrengen van de ambities van Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN) en Blueport Meppel blijkt dat de regio zich wil positioneren als logistiek knooppunt voor (Noordoost-)Nederland waarin de havens, industrie en 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. De regio 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 logistieke hotspots wil de regio de havens verder laten uitgroeien naar een (inter)nationale draaischijffunctie als in het nationale en trans-Europese netwerk van multimodale knooppunten.

## **De havens van Zwolle, Kampen en Meppel vullen elkaar prima aan**

De havens van Zwolle, Kampen en Meppel hebben hun eigen specifieke kenmerken en functie in het binnenhavennetwerk en vullen elkaar daarmee vooral aan:

- **Ladingsegmenten:** De haven van Meppel is de grootste containerbinnenhaven in Noord-Nederland. In de havens van Zwolle en Kampen staat juist de overslag van bulkgoederen (zand en grind, aardolieproducten, veevoeder en landbouwproducten) centraal. Zuiderzeehaven Kampen kan in de toekomst mogelijk kustvaarschepen tot 4000 ton ontvangen. Zwolle-Kampen Netwerkstad richt zich nadrukkelijker op duurzame activiteiten zoals energie/biomassa en assemblage van windmolens.
- **Verzorgingsgebied / Achterland:** De haven van Meppel bedient primair Noord-Nederland, terwijl de havens van Zwolle en Kampen vooral zijn gericht op Oost-Nederland.
- Door de Hanzelijn zijn er kansen voor een spoorontsluiting van de Zuiderzeehaven (Kampen) of Hessenpoort (Zwolle).

Deze complementaire kenmerken maken de regio en dus de drie gemeenten aantrekkelijker voor bedrijven die zich in de driehoek Zwolle-Kampen-Meppel willen vestigen. Gezamenlijk optreden en profileren levert duidelijke meerwaarde.

## **De synergie tussen de havens kan verder worden vergroot**

De havens van Zwolle, Kampen en Meppel delen de strategische ligging ten opzichte van de Randstad en het achterland in Noord-Nederland, en verder de grens over richting Noord-Duitsland,

Scandinavië en Polen. De drie havens maken grotendeels gebruik van dezelfde ontsluitende infrastructuur van de regio met de Randstad, niet alleen voor vervoer over het water maar bijvoorbeeld ook voor het vervoer over de weg. Concrete acties uit deze havensvisie om de synergie te vergroten zijn:

- Breng de sterke punten van de regio nadrukkelijker over het voetlicht en nut de strategische ligging beter uit door gezamenlijke profilering richting de zeehavens Rotterdam en Amsterdam.
- Versterk de concurrentiepositie van de regio door gezamenlijke acquisitie van ladingstromen en / of het opzetten van gezamenlijke lijndiensten.
- Vergroot de succeskans om gewenste MIRT-projecten ook daadwerkelijk gerealiseerd te krijgen door in een gezamenlijke lobby 'de vuist' die de regio naar Den Haag kan maken te versterken.
- Acteer samen op de arbeidsmarkt om de aantrekkelijkheid van werken in de binnenvaart en de binnenhavens te vergroten. Zo kan een groter aantal potentiële werknemers kan worden bereikt en kosten worden gedeeld
- Streef naar verdere specialisatie van de havens. Als iedere haven zich expliciet richt op het uitbaten van zijn sterke punten, versterkt dit de synergie en de concurrentiekracht van de regio
- Onderzoek de mogelijkheid om tot één overkoepelend havenbedrijf te komen. Eén gezamenlijk, havenbedrijf versterkt de slagkracht en synergie en levert meerwaarde in het bereiken van de gedeelde ambities.

#### **Concrete acties voor de afzonderlijke havens / gemeenten:**

De haven van Meppel moet zich toespitsen op de uitbreiding MCS containerterminal en de verlenging van de kade naar 300 m. Verder moet de wegontsluiting bij de havens van Meppel verbeterd worden en moet de geluid-/milieuruimte (24-bediening) vergroot worden. Tenslotte moet Meppel een deel van de natte kavels van het havengebied Oevers herstructureren.

De Havens van Zwolle en Kampen moeten de directe aansluiting op de N50 realiseren en de interne ontsluiting van de havens verbeteren. Verder moet de mogelijkheid van verplaatsing van de containerterminal Kampen geïnventariseerd worden en moeten Voort, Haatland, Marslanden en Vrolijkheid geherstructureerd worden.

# 1 Inleiding

## Achtergrond

De havens van Zwolle, Kampen en Meppel hebben een belangrijke functie voor de economische groei in de regio. De gunstige ligging in Noord-Nederland alsook de goede ontsluiting over weg en water dragen ertoe bij dat de drie gemeenten sterk in trek zijn bij (watergebonden)bedrijven. Deze ontwikkeling zet zich naar verwachting bovendien de komende jaren door. De containerterminal in Meppel zal bijvoorbeeld naar verwachting sterk groeien mede ingegeven door de verbetermaatregelen aan de vaarweg tussen Meppel en het IJsselmeer (zoals de ombouw van de Mepperdiepkeersluis naar een schutsluis). Daarbij biedt de verbrede A28 tussen Meppel en Zwolle mogelijk kansen voor nieuwe bedrijvigheid. De investeringen in de aanleg van de Zuiderzeehaven, de verdieping van de havens in Zwolle en herstructurering van de natte terreinen in de drie gemeenten geven aan dat publieke en private partijen kansen zien om de potenties van de havens verder te benutten.

Zwolle, Kampen en Meppel zijn niet de enige gemeenten die zich tot een belangrijk logistiek knooppunt proberen te ontwikkelen. Overal in Nederland trachten gemeenten en regio's hun positie op dit punt te versterken. Er is dan ook concurrentie van gebieden met dezelfde ambities. Naar verwachting zal deze concurrentie de komende jaren bovendien toenemen, onder meer als gevolg van de openstelling van de Tweede Maasvlakte. Vraag is hoe de havens van Zwolle, Kampen en Meppel op middellange en lange termijn hierop willen inspelen. De hoofdkeuze die hierbij voor ligt is of de havens zich zelfstandig willen blijven profileren of dat samenwerking wordt gezocht met andere gemeenten en regio's.

In april 2011 is de "Havensie Zwolle Kampen Netwerkstad"<sup>1</sup> verschenen. Het document gaat in op de ambities van Zwolle-Kampen om zicht te ontwikkelen tot een logistiek knooppunt voor (Noordoost-)Nederland en beschrijft de te nemen maatregelen om dit een nauwere samenwerking met elkaar te realiseren. Uitgaande van die Havensie wordt in het voorliggende document Meppel integraal meegenomen. Daarbij is de wens om in de havensie een concreter uitgewerkt overzicht van aanbevelingen op het gebied van samenwerking tussen de drie havens op te nemen en welke meerwaarde dat kan leveren voor de regio.

## Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk 2 beschrijft eerst de belangrijkste ambities en beleidsdoelstellingen van Zwolle, Kampen en Meppel. In hoofdstuk 3 positioneren we de drie havens in termen van goederenoverslag, beschikbare ruimte voor (watergebonden) bedrijvigheid en aanwezigheid van infrastructuur voor multimodale bereikbaarheid. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op de SWOT-analyse. In hoofdstuk 5 beschrijven we tenslotte de synergiemogelijkheden voor Kampen, Zwolle en Meppel en geven we een verdere uitwerking daarvan in een actieprogramma.

---

<sup>1</sup> Havensie Zwolle Kampen Netwerkstad (Eindrapport), Ecorys, Rotterdam, 4 april 2011.



## 2 Ambities en beleidsdoelstellingen

### 2.1 Zwolle en Kampen

De belangrijkste ambities en beleidsdoelstellingen van Zwolle en Kampen op het gebied van transport en logistiek zijn eerder beschreven in de Havenvisie Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN)<sup>2</sup> en worden hierna nogmaals beschreven.

#### 2.1.1 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 drie perspectieven, te weten economisch perspectief, netwerk perspectief en duurzaamheid perspectief.

#### *Economisch perspectief*

Het versterken van het vestigingsklimaat van industrie, logistieke en watergebonden bedrijven in ZKN met als doel 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. 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).

---

<sup>2</sup> Havenvisie Zwolle Kampen Netwerkstad – Eindrapport, Ecorys, Rotterdam, april 2011.

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.

### 2.1.2 *Beleid Zwolle Kampen Netwerkstad (ZKN)*

Het beleid van ZKN voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling voor de (middel)lange termijn en aansluitend op het nationale 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:
  - 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);
  - de verdieping van de Vaarweg IJsselmeer - Meppel/Kampen (VIJM) 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;
  - 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).

## 2.2 Meppel

- De belangrijkste ambities en beleidsdoelstellingen van Meppel op het gebied van transport en logistiek zijn eerder vastgesteld in: Sociaal Economische Visie & Agenda (2010)
- Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe, kaders & ambities 2007-2020 (deel 1) en de uitvoeringsagenda 2007-2012 (deel 2) (mei 2007)
- De kracht van de Drentse Zuidas, een ruimtelijk economische ontwikkelingsvisie (oktober 2009)
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Meppel (oktober 2008)
- Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe (maart 2011)

### *Economisch perspectief*

Meppel heeft een hoge werkgelegenheidsfunctie: het aantal banen ten opzichte van de omvang van de eigen beroepsbevolking is, vergelijkbaar met Zwolle, de hoogste in de regio. Het versterken van het vestigingsklimaat van industrie, logistieke en watergebonden bedrijven geldt in Meppel eveneens als een belangrijke doelstelling. Het kunnen accommoderen van bestaande economische dynamiek geldt daarbij als minimaal uitgangspunt. Het accent ligt op het optimaal kunnen laten functioneren van bestaande bedrijvigheid en het versterken daarvan 'in de keten' (acquisitie). Meppel vervult een belangrijke regiofunctie op economisch gebied en heeft gunstige perspectieven op verdere groei van (beroeps)bevolking met de realisatie van de nieuwe wijk Nieuwveense Landen.

### *Netwerk perspectief*

Binnen de provincie Drenthe vervult Meppel een belangrijke rol met haar binnenhaven. Er zijn weliswaar andere binnenhavens in Drenthe, maar de bereikbaarheid en bevaarbaarheid is tot aan Meppel optimaal en ook voor de toekomst kansrijk voor verdere versterking van deze positie. Meppel vervult met haar strategische ligging een belangrijke poortfunctie voor Noordoost-Nederland en onderhoudt via de binnenhaven relaties met de mainports Amsterdam en met name Rotterdam (containers). Naast de kansen in de regio Zwolle-Kampen-Meppel vervult Meppel een spelfunctie in zuidelijk Drenthe, de Drentse Zuidas. Meppel oriënteert zich op de eigen positie en op de kansen die er zijn voor verdere ontwikkeling van haar binnenhaven, onder andere via een tweetal Europese projecten. Onderlinge samenwerking, het creëren van functionele netwerken, het vergroten van effectiviteit en efficiency alsmede het beter profileren van mogelijkheden op verschillende schaalniveaus zijn begrippen die centraal staan.

### *Duurzaamheid perspectief*

Meppel wil op een duurzame wijze ruimte geven aan verdere ontwikkeling van de binnenhaven. Het stimuleren van duurzaamheidsmaatregelen door ondernemers wordt op basis van een duurzaamheidsplan, onder andere gericht op het havengebied, ter hand genomen. Het streven is zorgvuldig gebruik van ruimte voor bedrijvigheid (efficiënt ruimtegebruik, inbreiding boven uitbreiding) en zo optimaal mogelijk gebruik van benutting van water door bedrijvigheid die zijn gevestigd aan het water. Meppel werkt aan een Low Carbon Harbor Plan dat is gericht op het terugdringen van de uitstoot van CO<sub>2</sub> in het havengebied. De ligging van het havengebied nabij de binnenstad en de geplande nieuwbouwwijk Nieuwveense Landen maakt het noodzakelijk om extra aandacht te geven aan de afstemming met andere functies in de omgeving.

Het beleid van Meppel voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling voor de (middel)lange termijn en aansluitend op het nationale en provinciaal beleid, relevant voor de binnenhaven, is gericht op:

- Behouden en versterken van de multimodale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen via weg, water (en mogelijk spoor) en beter benutten havenfunctie om de groei van het goederenvervoer te faciliteren:
  - de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en havens via de weg verbeteren via een aanpassing en opwaardering van de N375;
  - de bereikbaarheid via de weg met de regio verbeteren (N375, N371 en N851);
  - versterken van de poortfunctie (inter)nationale schaal als schakel tussen de Randstad en Noordoost-Nederland en Noord-Duitsland en Scandinavië (verbeteren schakel knooppunt Lankhorst A32, A28/A37);
  - de verdieping van de Vaarweg IJsselmeer - Meppel (VIJM) voor klasse Va schepen.
- Behouden en zorgvuldig gebruiken van ruimte voor de bedrijven in de regio (het bevorderen van de juiste mix, inbreiding boven uitbreiding en juiste bedrijf op de juiste plaats aan water):
  - Het realiseren van ruim voldoende (kwantitatief en kwalitatief) (uitbreidings)mogelijkheden voor vestiging van bedrijvigheid (toekomstige uitbreidingsmogelijkheden in kaart brengen);
  - Meppel zet in op de ontwikkeling en acquisitie van ruimte voor bestaande en nieuwe watergebonden bedrijvigheid op Oevers D (acquisitie gericht op versterking van de keten van stuwende bedrijvigheid (regionaal belang) vanuit oogpunt creëren van nieuwe werkgelegenheid en behoud daarvan;
  - Vanuit oogpunt van efficiency en doelmatigheid het optimaliseren van de gebruiksmogelijkheden van de havenfunctie van Meppel en het vermarkten daarvan.
  - Herprofilering, herstructurering en revitalisering van delen van bestaande havengebied Oevers, Oude Vaart en Steenwikerstraatweg en duurzame versterking (Low Carbon Harbor Plan);
  - Versterken van de multimodale overslag- en opslagactiviteiten en toekomstvisie met betrekking tot containerterminal gericht op toekomstbestendig optimaal kunnen functioneren van de terminal: o.a. facilitair (douane) en ten aanzien van capaciteitsvergroting.
- Samenwerken met havens en regio:
  - Het streven is om de positie van de haven van Meppel te versterken in het landelijk logistieke netwerk van knooppunten en binnenhavens en de bovenregionale functie van de haven beter te benutten: meer samenwerken in de regio op terrein van logistiek.
  - Meppel is vanuit trekkersrol op terrein van logistiek binnen Drentse Zuidas actief bezig om de eigen positie en meerwaarde te bepalen en in netwerkverband samen te werken en samen op te trekken met andere binnenhavens (o.a. Harlingen, Kampen, Zwolle) maar ook wordt de relatie gezien met de spoorterminal in Emmen-Coevorden.

Op basis van eerdergenoemde bronnen is een overzicht samengesteld van meer concrete doelstellingen op het gebied van transport en logistiek die relevant (kunnen) zijn voor Meppel.

#### **Ambities en beleidsdoelstellingen (PVVP)**

- Optimalisatie van de vaarweg Meppel-Ramspol, (sterproject: verruimen Meppelerdiepkeersluis tot klasse Va schutsluis; planstudie opwaarderen van de hoofdvaarweg IJsselmeer-Meppel naar volledig klasse V);
- Realisatie van duurzame mobiliteit, waarbij de kracht van verschillende modaliteiten wordt benut (sterproject: Stedelijke ontwikkeling Meppel met o.a. bedrijventerreinen de Oevers).



- De knelpunten voor het goederenvervoer, inzichtelijk gemaakt met het Kwaliteitsnet Goederenvervoer<sup>3</sup>, worden in het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid opgepakt;
- 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.
- Gemeenten benoemen voor hun wegennet (voorkeur)routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor Meppel verloopt de afwikkeling van de goederenstromen naar en van de industrieterreinen (Noord en de Oevers) via de A32 en N375.
- Transportondernemingen worden, onder andere door voorlichting, gestimuleerd zoveel mogelijk gebruik te maken van schone technieken (bijvoorbeeld roetfilters, duurzame brandstof) en onder chauffeurs een milieuvriendelijke en verkeersveilige rijstijl te stimuleren.

### Ambities en beleidsdoelstellingen (GVVP)

#### *Bereikbare en leefbare stad*

- 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.
- De gemeente wil vervoer over water via het Meppelerdiep stimuleren, en zet daarbij in op het herveldelen van bedrijven op de industrieterreinen de Oevers; watergebonden bedrijven moeten ook daadwerkelijk aan het water gesitueerd worden.
- Meppel wil een belangrijk overslagpunt van goederen worden.

#### De Drentse Zuidas

- Meppel-Blueport: Het versterken van de binnenlandse containerhaven en het stimuleren van vervoer over water door het bieden van voldoende mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid en overslag van containers en bulkgoederen; accent op water een weg.
- Het geschikt maken van de havens, de waterwegen en de kades voor de komst van grotere en zwaardere schepen.
- Het zorgen voor voldoende vestigingsmogelijkheden van watergebonden bedrijvigheid rond de Havens.
- Het vergroten van de overslagcapaciteit in Meppel door het verkennen van de mogelijkheden om een overdekte overslagterminal te realiseren.

### Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe

- Meer goederenvervoer over water van en naar de binnenhavens in Drenthe in 2030;
- Havens zijn aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor huidige en nieuwe watergebonden bedrijven, met voldoende ruimte aan het water voor overslag- en opslagactiviteiten;
- De bereikbaarheid van de binnenhavens via water, weg en spoor is gewaarborgd, met prioriteit voor de vaartrajecten IJsselmeer-Meppel;
- Beroeps- en recreatievaart op de vaarwegen in Drenthe verloopt betrouwbaar, vlot en veilig;
- De multifunctionele haven Meppel is als Blueport de grootste binnenvaartterminal van Noord-Nederland met duurzame havenfaciliteiten voor watergebonden bedrijven en beroepsvaart en recreatievaart;
- De positie van Blueport Meppel en Dryport Emmen-Coevorden als logistieke hotspots in het nationale en trans-Europese netwerk van multimodale knooppunten is versterkt; kwalitatief

<sup>3</sup> Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) heeft het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noord-Nederland 2020 beschreven. Hiermee zijn voor het goederenvervoer en daarmee ook de knelpunten in infrastructuur in beeld gebracht.

hoogwaardige en betrouwbare verbindingen via water en spoor, havens, overslagpunten en achterlandverbindingen ondersteunen het multimodale netwerk;

- De samenwerking tussen provincie en gemeenten voor het gezamenlijk beheer en onderhoud van de havens en vaarwegen in Drenthe is geïntensiveerd;
- Innovatieve binnenvaartconcepten hebben geleid tot het behoud en beter benutten van kleine schepen op de Drentse vaarwegen;
- De bestaande (milieu)ruimte in havens is zorgvuldig en intensief (duurzaam) benut.

## 3 Positionering

### 3.1 Binnenhavens in Nederland

Bijna alle regio's in Nederland hebben binnenhavens die bereikbaar zijn via het netwerk van vaarwegen voor het vervoer van goederen over water. In 2006 had Nederland 50 binnenhavens met een overslag van meer dan 1 miljoen ton goederen via het water. Alle provincies hebben één of meerdere binnenhavens met een overslag van meer dan 1 miljoen ton goederen via het water.

De binnenhaven van Cuijk is de grootste binnenhaven (niet zeehaven) met overslag van zand en grind (door de ligging bij een zandwinlocatie). De binnenhavens van Utrecht, Oss, Hengelo, 's-Hertogenbosch, Nijmegen, Stein en Arnhem zijn grote multifunctionele havens met de overslag van meerdere goederensoorten via het water door de vestiging van verschillende typen gebruikers.

Tabel 3.1 Top 20 binnenhavens in Nederland (goederenoverslag vervoer over water, mln. ton, 2006).

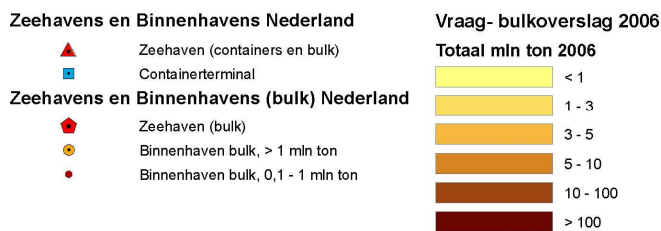
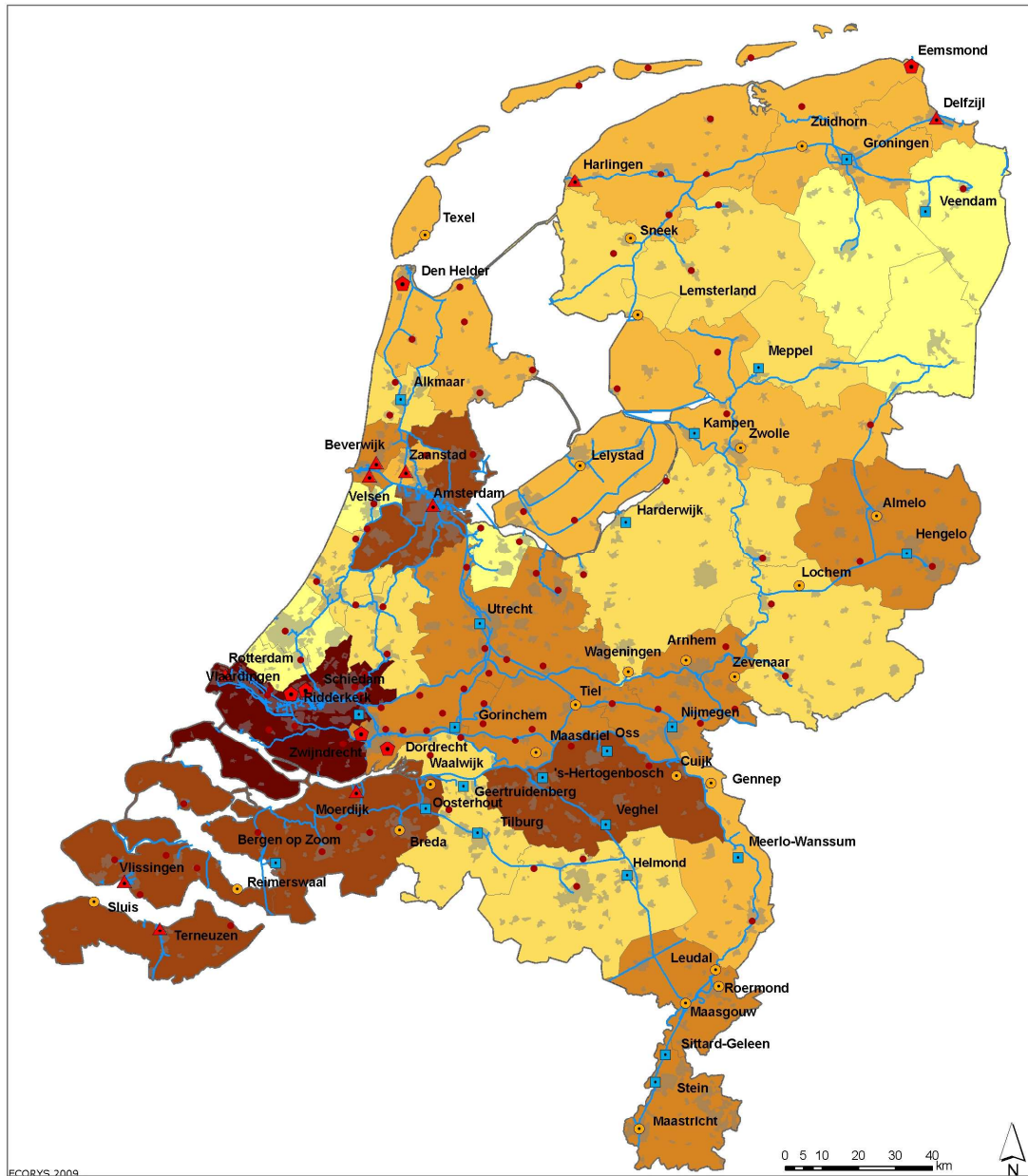
Haven(s)	Overslag in mln ton	Haven(s)	Overslag in mln ton
Rotterdam	151,2	Vlaardingen	3,6
Amsterdam	46,1	Hengelo	3,4
Terneuzen	10,3	Dordrecht	3,4
Vlissingen	9,3	Zaanstad	3,2
Velsen	9,1	Gennep	3,0
Moerdijk	7,6	's-Hertogenbosch	2,8
Cuijk	6,1	Nijmegen	2,7
Delfzijl	4,6	Stein	2,5
Utrecht	4,0	Maasdriel	2,4
Oss	3,7	Arnhem	2,3

Bron: CBS

#### *Overslag van bulkgoederen*

In figuur 3.1 is de regionale verdeling van de bulkoverslag per binnenvaart weergegeven. De zeehavens in Nederland zijn veelal de 'grootste' binnenhavens, niet vreemd omdat het meeste binnenvaartvervoer zeehaven gerelateerd is. Naast de regio's met de zeehavens zijn West-Brabant, met zeehaven Moerdijk en binnenhavens Bergen op Zoom, Oosterhout en Breda, en de regio Noordoost-Brabant met de binnenhavens Cuijk, Oss, Den Bosch en Veghel belangrijk voor de binnenvaart.

Figuur 3.1 Regionale verdeling van de bulkoverslag per binnenvaart (2006)



Bron: Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens - Nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens op basis van actuele prognoses (Ecorys, maart 2010)

## Overslag van containers

De kaart in figuur 3.2 geeft goed de verdeling van het containervervoer per binnenvaart in Nederland weer. Op een aantal vaarwegen, zoals de Waal / Rijn en de Schelde-Rijnverbinding, wordt meer dan een miljoen TEU<sup>4</sup> vervoerd. Dit betreft vooral het internationale vervoer van containers tussen de havens van Rotterdam / Antwerpen en Duitsland en tussen Rotterdam en Antwerpen onderling.

Figuur 3.2 Containervervoer over de Nederlandse binnenwateren (2007)



Bron: Waardevol transport BVB, op basis van RWS, DVS

<sup>4</sup> Twenty feet Equivalent Unit, een standaardmaat voor containers.

## 3.2 Zwolle en Kampen

### 3.2.1 Goederenoverslag en gebruikers

#### Goederenoverslag

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. 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.

#### Gebruikers

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 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:

- *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).
- *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.
- *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.

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 3.3 Havens Kampen



Havens Zwolle



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).

### 3.2.2 Beschikbare ruimte

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.

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.

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).

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. 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.

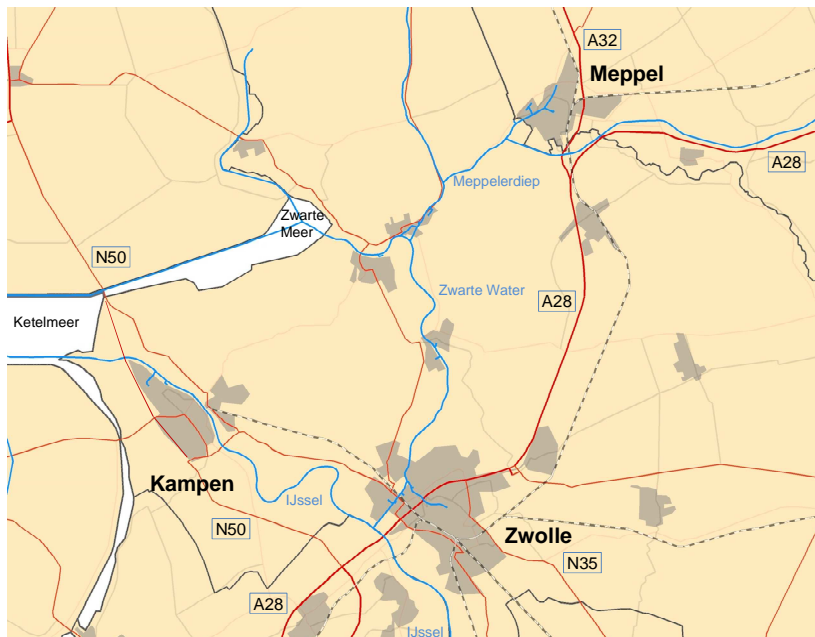
### 3.2.3 Bereikbaarheid

De ligging van de havens in Zwolle Kampen Netwerkstad 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.



Figuur 3.3 Infrastructuur in de regio Zwolle – Kampen – Meppel



Bron: Ecorys

### 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.

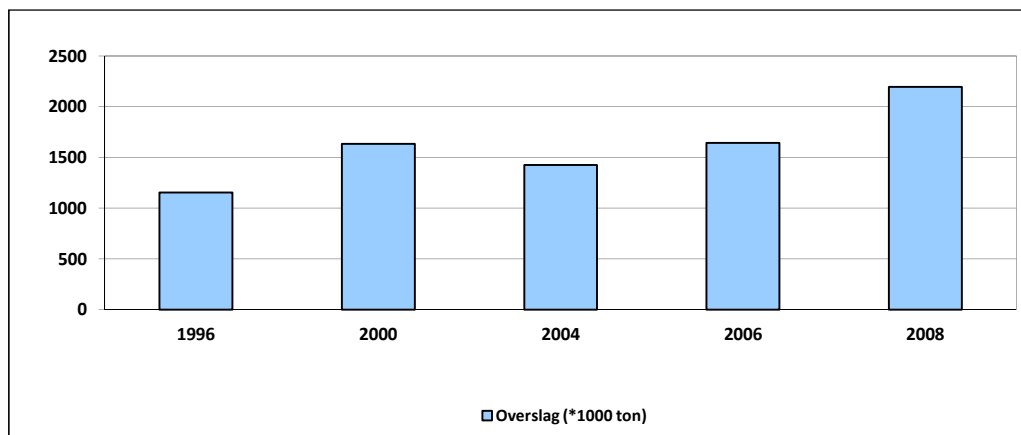
## 3.3 Meppel

### 3.3.1 Goederenoverslag

Meppel is verreweg de grootste binnenhaven in Noord-Nederland en beschikt over een containerterminal. Met een overslag van circa 2,2 miljoen ton goederen in 2008 is Meppel op nationaal niveau een middelgrote tot grote binnenhaven. De haven van Meppel is een multifunctionele binnenhaven met de overslag van bulkgoederen zoals bouwmaterialen (o.a. zand en grint), granen en veevoeder-producten en containers (55.000 TEU). Tevens zijn twee scheepswerven voor bouw en reparatie van schepen gevestigd in de haven.

Tussen 1996 en 2008 is de overslag in de haven van Meppel bijna verdubbeld van 1,2 miljoen ton naar 2,2 miljoen ton.

Figuur 3.4 Goederenoverslag in ton via haven van Meppel tussen 1996 en 2008



Bron: Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe (eindrapport), Ecorys, maart 2011

In het Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe zijn wat betreft de overslag in de haven van Meppel de volgende streefbeelden vastgesteld:

#### Streefbeeld overslag tot 2020 (Meppel als multifunctionele haven)

- Een groei in het totale goederenvervoer over water van 2,2 miljoen ton in 2008 naar 2,6 miljoen ton in 2020 (volgens gemiddelde groei tussen SE en GE scenario);
- Een groei in bulkvervoer over water van 1,5 miljoen ton in 2008 naar 1,7 miljoen ton in 2020;
- Een groei in containervervoer over water van 55.000 TEU in 2008 naar 80.000 TEU in 2020;

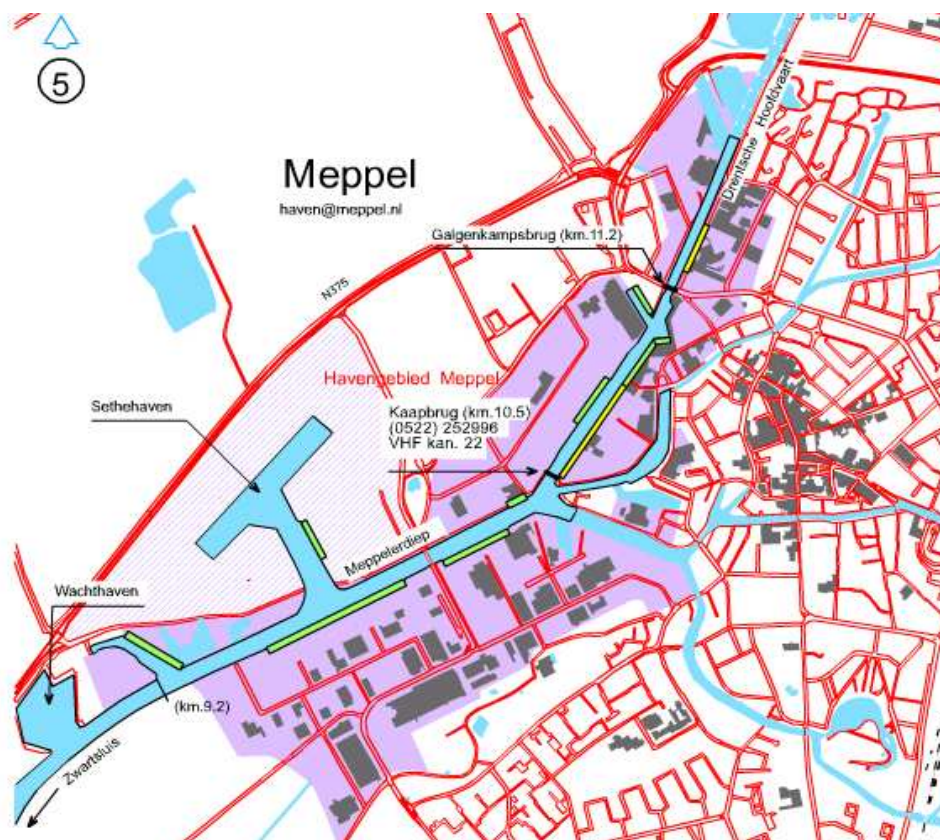
### Streefbeeld overslag tussen 2020 en 2030 (Meppel als Blueport)

- Een groei in het totale goederenvervoer over water van 2,2 mln ton in 2008 en 2,6 mln ton in 2020 naar 2,9 miljoen ton in 2030 (volgens gemiddelde groei tussen SE en GE scenario);
- Een groei in bulkvervoer over water van 1,5 mln ton in 2008 en 1,6 mln ton in 2020 naar 1,7 miljoen ton in 2030;
- Een groei in containervervoer over water van 55.000 TEU in 2008 en 80.000 TEU in 2020 naar 140.000 TEU in 2030;

### 3.3.2 Beschikbare ruimte

De haven beschikt over natte terreinen langs het Meppelerdiep en Drentsche Hoofdvaart (Oevers A, B, C en D en Oude Vaart) met een totale kadelenkte van circa 7,5 kilometer (inclusief 1,8 km in de nieuwe Sethelaven) verspreid over particuliere laad-/loskaden (groene kade in figuur 2.2) en openbare kade (gele kade in figuur 2.2). Er zijn ongeveer twintig watergebonden bedrijven. In de nieuwe Sethelaven (Oevers D) is nog 11 hectare natte kavels uitteefbaar.

Figuur 3.5 Binnenhaven van Meppel



Bron: Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe (eindrapport), Ecorys, maart 2011

In het Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe zijn wat betreft de beschikbaarheid van ruimte in de haven van Meppel de volgende streefbeelden vastgesteld:

### Streefbeeld overslag tot 2020 (Meppel als multifunctionele haven)

- Uitgifte van 11 ha nog beschikbaar nat terrein in de Sethelaven voor vestiging van nieuwe watergebonden bedrijven;
- Uitbreiding van de containerterminal van 2 naar ongeveer 4 hectare en verlenging van de kade van 150 naar 300 meter waardoor de containerterminal een capaciteit biedt van meer dan 100.000 TEU en ruimte heeft voor warehouse activiteiten;

- Herstructurering van ongeveer 4 ha natte kavels aan de Oevers A en B voor watergebonden activiteiten.

#### *Streefbeeld overslag tussen 2020 en 2030 (Meppel als Blueport)*

- Uitbreiding van de haven met ongeveer 10-20 ha nat terrein voor vestiging van nieuwe watergebonden bedrijven;
- Uitbreiding van de containerterminal naar ongeveer 6 hectare waardoor de containerterminal een capaciteit biedt van meer dan 150.000 TEU en ruimte heeft voor warehouse activiteiten op de terminal;
- Herstructurering van ongeveer 4 ha natte kavels in de haven voor watergebonden activiteiten.

#### **3.3.3 Bereikbaarheid**

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. Voorwaarde voor het optimaal functioneren van de schutsluis is dat de Vaarweg IJsselmeer – Meppel geschikt is voor grotere schepen. Hiertoe loopt momenteel (voorjaar 2012) een planstudie. Het is echter nog onduidelijk wanneer hierover door het Rijk besluitvorming plaatsvindt en wanneer de aanpassingen aan de vaarweg worden gerealiseerd. De regio lobbyt voor tijdige besluitvorming hierover. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft toegezegd op korte termijn met de regio te gaan praten over de financiële mogelijkheden tot optimalisering van de Vaarweg IJsselmeer-Meppel (VIJM).

Doel van het project Vaarweg IJsselmeer-Meppel is om de bereikbaarheid tussen West-Nederland en Oost- en Noord-Nederland te vergroten voor grotere schepen. Op dit moment is de vaargeul op een aantal plekken niet diep genoeg en te krap. Voor dit project is een budget gereserveerd van 35 miljoen euro. Voor de regio is een goede kwaliteit van de Vaarweg IJsselmeer-Meppel cruciaal. Verschillende marktpartijen hebben concrete interesse getoond in havengebonden activiteiten in de regio, maar zij zien de huidige bereikbaarheid als een minpunt.

Ontsluiting van het havengebied via de weg verloopt via de N375 en de A32 (via o.a. de Randweg, Handelsweg en Steenwijkerstraatweg). Er is geen sprake van ontsluiting via het spoor.

De haven van Meppel heeft kansen om de nationale functie te versterken en is al één van de belangrijke multifunctionele havens 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.

## 4 SWOT-analyse

### 4.1 Samenvatting SWOT

Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de sterke en zwakke punten (*strengths&weaknesses*) van de drie havens Zwolle, Kampen en Meppel, alsmede van de kansen en bedreigingen (*opportunities&threats*). De input daarvoor komt voor het grootste deel uit de recent uitgevoerde studies zoals de havensvisie Zwolle-Kampen en het Beleidsplan goederenvervoer vaarwegen en binnenhavens Drenthe. In eerste instantie is een concept SWOT-tabel opgesteld, die getoetst is in interviews met enkele belangrijke stakeholders. Behalve een toets op volledigheid van de genoemde aspecten in de SWOT-tabel is de stakeholders ook expliciet gevraagd naar de kansen die zij zelf zien in de samenwerking tussen de drie havens.

Sterkten	Zwakten
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategische ligging ten opzichte van Randstad en (inter)nationale achterland</li> <li>• Goede bereikbaarheid via weg en water</li> <li>• Voldoende ruimte beschikbaar voor vestiging watergebonden bedrijven</li> <li>• Goed arbeidsklimaat</li> <li>• Voldoende gevarieerd aanbod van lading in directe omgeving</li> <li>• Reeds bestaande samenwerkingsverbanden (Kampen Zwolle Netwerkstad, Drentse Zuidas)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onvoldoende omvang en positie in landelijk netwerk van zeehavens en binnenhavens</li> <li>• Geen multimodale terminal (water-weg-spoor), beperkt gebruik spoor mogelijk</li> <li>• Enkele (kleinere) niet-watergebonden bedrijven zijn actief in havengebied</li> <li>• Beperkte beschikbaarheid hoger opgeleid personeel</li> </ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer samenwerking in distributie en consolidatie ladingstromen voor heel Noord-Nederland</li> <li>• Verdere uitbreiding en verbetering van bereikbaarheid via weg en water</li> <li>• Groei in containervervoer per binnenvaart door Maasvlakte II</li> <li>• Innovatie (roro-vervoer, plantenshuttle)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Onvoldoende profilering als regio richting zeehavens</li> <li>• Milieu-/geluid wetgeving beperken ruimte voor groei</li> <li>• Mogelijk uitstel van maatregelen ter verbetering bereikbaarheid vaarweg IJsselmeer-Meppel en aanpassing Kornwerderzand-sluizencomplex</li> </ul>

### 4.2 Toelichting op de SWOT

#### Sterkten

- De havens van Zwolle, Kampen en Meppel hebben een strategische ligging ten opzichte van de Randstad en het achterland in Noord-Nederland, en verder de grens over richting Noord-Duitsland, Scandinavië en Polen. De omvang van de goederenstromen op deze corridor zijn omvangrijk en recentelijk geraamd op ongeveer 27 miljoen ton. De omvang van de stromen die met name relevant zijn voor Kampen, Zwolle en Meppel (vooral via weg en water) zouden nader onderzocht moeten worden, zodat duidelijk zicht ontstaat op de goederenstromen die eventueel hier overgeslagen zouden kunnen worden.
- De drie havens hebben een goede ontsluiting via weg en water. De ontsluiting per binnenvaart verloopt via hoofdvaarwegen die toegankelijk zijn voor schepen tot CEMT klasse Va (ongeveer

3.000 ton laadvermogen).Kampen is bovendien bereikbaar voor zee/rivierschepen. Ontsluiting via het hoofdwegennet verloopt via N50 (Kampen), A28 (Zwolle) en A32(Meppel) waar relatief weinig congestie is.

- Er is nog voldoende ruimte beschikbaar voor vestiging van watergebonden bedrijven (Zuiderzeehaven in Kampen, Voorst in Zwolle en Oevers/Sethehaven in Meppel).
- Er is voldoende aanbod in de regio van relatief laag en middelbaar opgeleide arbeidskrachten.
- Er is voldoende gevarieerd ladingaanbod in de regio. Bedrijven zijn onder andere actief in voeder- en landbouwproducten, olie, beton en bouwmaterialen, scheepsbouw en container op- en overslag.
- Samenwerkingsverbanden zijn al aanwezig, zoals Zwolle-Kampen Netwerkstad, de Drentse Zuidas (Meppel, Hoogeveen, De Wolden, Coevorden en Emmen). Op bestuurlijk niveau worden projecten samen opgepakt en vindt er bijvoorbeeld afstemming plaats over vaarwegverbetering (Vaarweg IJsselmeer-Meppel).Daarnaast vindt tevens samenwerking plaats binnen de Regionaal Economische Agenda.

### Zwakten

- Los van elkaar hebben de havens van Zwolle, Kampen en Meppel onvoldoende omvang en positie in het landelijk netwerk van zeehavens en binnenhavens om zich goed te kunnen profileren. De haven van Meppel is weliswaar de grootste containerhaven van Noord-Nederland, maar vanuit nationaal of internationaal perspectief wordt vooral gekeken naar regio's als Venlo of Duisburg. Vandaar dat onderlinge samenwerking op een aantal thema's uitermate belangrijk is om je als regio beter te positioneren.
- Geen van de havens en bedrijventerreinen heeft een directe spoorontsluiting. Coevorden dat in de directe nabijheid van Meppel ligt, is wel ontsloten via weg, grensoverschrijdend rail en binnenvaart, al is de bereikbaarheid via water daar minder goed (ROC Coevorden ligt aan het Coevorden-Vechtkanaal en is via het kanaal Almelo-De Haandrik bereikbaar voor 600 tons schepen) dan in Meppel, Zwolle of Kampen (bereikbaar voor klasse Va schepen met een laadvermogen meer dan 2000 ton).
- De havengebieden zijn nog niet optimaal ingericht omdat enkele (kleinere) niet-watergebonden bedrijven nog steeds actief zijn in het havengebied. Dat betekent dat het potentieel om meer goederen via water te gaan vervoeren nog niet ten volle kan worden benut.
- De beschikbaarheid van hoger opgeleid personeel is beperkt. De vraag door bedrijven naar voldoende gekwalificeerd personeel neemt echter toe en is steeds vaker een belangrijke vestigingsplaatsfactor.

### Kansen

- Door meer samenwerking in bijvoorbeeld acquisitie van ladingstromen (distributie en consolidatie) voor heel Noord-Nederland zouden de havens schaalvoordelen kunnen behalen. Zo zouden gezamenlijk lijndiensten per barge opgezet kunnen worden tussen de regio en de zeehavens. Door in koppverband te varen kunnen meerdere terminals in een dag worden aangedaan. De transportdienstverlening kan daardoor verbeteren, bijvoorbeeld doordat er frequenter gevaren kan worden, met grotere volumes waardoor de transportkosten per ladingeenheid dalen.
- Hoewel de ontsluiting via water en weg al goed is, wordt op termijn een verdere uitbreiding en verbetering van bereikbaarheid via weg en water verwacht. Rijksweg A28 is inmiddels verbreed tussen Meppel en Zwolle. Op de N50 en de N35 worden verschillende knelpunten aangepakt. Via het water wordt de bereikbaarheid verbeterd door:
  - vervanging van keersluis door een schutsluis in het Meppelderdiep
  - verdieping van de vaargeul IJsselmeer-Ketelbrug (geschikt voor volledig afgeladen schepen tot CEMT Vb)

- verdieping van de vaargeul Ketelbrug-Meppel (geschikt tot volledig afgeladen schepen CEMT Va)
- centrale bediening van sluisen en bruggen op het traject IJsselmeer-Meppel.
- Het aandeel van het containervervoer per binnenvaart tussen de 2<sup>e</sup> Maasvlakte en het achterland zal tot 2035 moeten groeien van 39% naar 45%. Een groot deel daarvan zal worden afgewikkeld via de Rijn-corridor, maar Zwolle-Kampen-Meppel zouden gezamenlijk acquisitie kunnen verrichten om een deel van het ladingpakket richting Noord-Duitsland en Scandinavië naar zich toe te halen.
- De regio heeft met een aantal nieuwe concepten laten zien dat ze innovatief is. Bijvoorbeeld als het gaat om ontwikkeling van de haven in een publiek-private samenwerking (Zuiderzeehaven), of nieuwe shuttlediensten zoals de plantenshuttle over water waarbij voor het eerst in Nederland in een samenwerkingsverband van bedrijven sierteelproducten over water worden vervoerd via een nieuw duurzaam logistiek ketensysteem. Ook wordt momenteel bestudeerd of het vervoer van woningbouwonderdelen direct per zee/rivierschip kan worden vervoerd. Dit zou nog meer uitgedragen kunnen worden. Bovendien zouden nieuwe concepten kunnen worden ontwikkeld waarbij meer lading (bijvoorbeeld via ro-ro) per binnenvaart tussen de binnenhavens en de zeehavens worden vervoerd.

### Bedreigingen

- Door onvoldoende profilering als gezamenlijke regio richting zeehavens worden de sterke punten die de havens hebben (ruimte, bereikbaarheid e.d.) niet onderkend, waardoor de kansen om meer lading per binnenvaart te vervoeren of meer bedrijvigheid aan te trekken niet ten volle worden benut.
- Wetgeving omtrent milieu-/geluidsnormen zetten een rem op de groei van activiteiten in de havens. De haven van Kampen is omgeven door Natura gebieden. In Meppel grenzen bepaalde havenfuncties aan woningbouw, waardoor die activiteiten (bijvoorbeeld die van de betoncentrale) mogelijk verdwijnen vanaf 2020 wegens overschrijding van de milieunormen (fijnstof). De containerterminal zou efficiënter kunnen opereren wanneer er sprake is van een 24-uurs bediening. Vanwege geluidhinder mag er op dit moment tot 23.00 uur worden geladen en gelost. Indien inbreiding (door verdere stapeling van containers) op het huidige terminal terrein vanwege wetgeving niet mogelijk is, zou in overleg met de Provincie Overijssel gezocht kunnen worden naar uitbreidingsmogelijkheden langs het Meppelerdiep in zuidwestelijke richting over de Provinciegrens heen.
- Op dit moment (voorjaar 2012) is de vaarweg IJsselmeer-Meppel op een aantal plekken niet diep genoeg en te krap. Hiertoe is een planstudie opgestart maar het is nog onduidelijk of de te nemen maatregelen ook daadwerkelijk op afzienbare termijn kunnen worden gerealiseerd. De regio lobbyt hiervoor bij de minister van Infrastructuur en Milieu en heeft van de minister de toezegging gekregen dat zij op korte termijn met de regio gaat praten over de financiële mogelijkheden tot optimalisering van de Vaarweg IJsselmeer-Meppel (VIJM). Eventuele temporisering van de verbetering van de vaarweg IJsselmeer-Meppel zou een negatief effect kunnen hebben op potentiële marktpartijen die interesse hebben in ontwikkeling van havengebonden activiteiten in de regio.





## 5 Naar een integraal actieprogramma

### 5.1 Complementariteit

Op basis van de voorgaande hoofdstukken kan geconstateerd worden dat de havens van Zwolle, Kampen en Meppel zo hun eigen specifieke kenmerken hebben:

- Ladingsegmenten: De haven van Meppel is de grootste containerbinnenhaven in Noord-Nederland en richt zich ook in het bijzonder op containeroverslag. In de havens van Zwolle en Kampen staat echter juist vooral de overslag van bulkgoederen (zand en grind, aardolieproducten, veevoeder en landbouwproducten) centraal. Omdat de Zuiderzeehaven in Kampen bovendien een ontwerpdiepte van 4,5 meter heeft, is het in de toekomst eventueel mogelijk om kustvaarschepen tot 4000 ton te ontvangen. Daarnaast wil Zwolle-Kampen Netwerkstad zich nadrukkelijker richten op duurzame activiteiten zoals energie/biomassa en assemblage van windmolens
- Verzorgingsgebied / Achterland: De haven van Meppel bedient primair Noord-Nederland, terwijl de havens van Zwolle en Kampen vooral zijn gericht op Oost-Nederland.
- Verder biedt de Hanzelijn kansen voor een spooraansluiting van de Zuiderzeehaven (Kampen) of Hessenpoort (Zwolle) zodat goederen daar in de toekomst ook via spoor kunnen worden afgewikkeld.

De havens zijn daarmee voor een groot deel complementair aan elkaar. Beide havens hebben een verschillende functie in het binnenhavennetwerk en vullen elkaar daarmee vooral aan. Door deze complementaire functies wat betreft ladingsegmenten, verzorgingsgebied en vervoerwijzen gezamenlijk uit te dragen, kunnen de drie gemeenten meerwaarde bieden richting bedrijven die zich in de driehoek Zwolle-Kampen-Meppel willen vestigen. Daarnaast zijn met deze complementaire functies ook synergiemogelijkheden te realiseren. De volgende paragraaf gaat hier dieper op in.

### 5.2 Synergiemogelijkheden

Voorgaande laat zien dat de havens van Kampen, Zwolle en Meppel elkaar aanvullen en op een aantal punten ook kunnen versterken. Daarnaast maken alle drie de havens in grote mate gebruik van dezelfde ontsluitende infrastructuur van de regio met de Randstad, niet alleen voor vervoer over het water maar bijvoorbeeld ook voor het vervoer over de weg. Kortom, de haven van Kampen, Zwolle en Meppel hebben veel met elkaar gemeen. Er is duidelijk sprake van synergie tussen de havens maar er zijn ook goede mogelijkheden om deze te vergroten. Deze synergiemogelijkheden spitsen zich in het bijzonder toe op de volgende aspecten:

- Gezamenlijke profilering van de regio richting de zeehavens Rotterdam en Amsterdam biedt mogelijkheden de sterke punten van de regio nadrukkelijker over het voetlicht te brengen en de strategische ligging van de regio tussen de Randstad en Noord-Nederland beter uit te nutten.
- Gezamenlijk versterking van de concurrentiepositie van de regio. Gezamenlijke acquisitie van ladingstromen en / of gezamenlijk lijndiensten opzetten betekent dat er (transport)kosten- en schaalvoordelen kunnen worden gerealiseerd. Per saldo wordt het vervoer per binnenvaart naar Zwolle, Kampen en Meppel aantrekkelijker en wordt de regio meer concurrerend.

- Gezamenlijke lobby voor de MIRT-projecten (zoals eerder in het kader van ombouw van de Meppelerdiepkeersluis naar een schutsluis en thans in het kader van de verbetering van de vaarweg IJsselmeer-Meppel). De Rijksmiddelen voor grootschalige investeringen in weg-, water- en spoorinfrastructuur zijn de komende jaren schaars. Een gezamenlijke lobby versterkt 'de vuist' die de regio naar Den Haag kan maken en vergroot de succeskans om gewenste projecten ook daadwerkelijk gerealiseerd te krijgen.
- Gezamenlijk acteren op de arbeidsmarkt maakt het mogelijk de aantrekkelijkheid van werken in de binnenvaart en de binnenhavens te vergroten. Kosten kunnen worden gedeeld en een groter aantal potentiële werknemers kan worden bereikt.
- Specialisatie van havens. Synergie betekent ook dat iedere haven in het bijzonder zijn sterke punten uitnut en zich ook hier expliciet op richt. Dit betekent ook keuzes maken. Het resultaat is dat de concurrentiekracht van de regio optimaal benut wordt.

In de volgende paragraaf worden deze synergiemogelijkheden verder uitgewerkt in een actieprogramma.

### 5.3 Actieprogramma

Voortbouwend op de geschetste synergiemogelijkheden voor Kampen, Zwolle en Meppel, alsmede de ontwikkelingen en ambities in de afzonderlijke havens is een actieprogramma uitgewerkt. Onderstaande tabellen bevatten maatregelen voor de korte termijn om aan deze integrale havenvisie invulling te geven. In tabel 5.1 zijn gezamenlijke maatregelen opgenomen. In tabel 5.2 en 5.3 zijn maatregelen voor de afzonderlijke havens opgenomen. De tabellen bouwen voort op voorgaande maar ook op het actieprogramma voor Meppel zoals dat opgenomen is in Beleidsplan goederenvervoer *vaarwegen en binnenhavens Drenthe* (maart 2011) en op het actieprogramma voor Kampen en Zwolle in de *Havenvisie Zwolle Kampen Netwerkstad* (Ecorys, april 2011). Waar mogelijk kan ook via grotere samenwerkingsverbanden verdere invulling gegeven worden aan het realiseren van de ambities. Een voorbeeld daarvan is het onlangs gesloten *Convenant GOLD*<sup>5</sup> dat als doel heeft om beter samen te werken met andere logistieke regio's in Gelderland, Overijssel, Limburg en Drenthe om zo meer invloed te krijgen bij nationale logistieke overleggen.

---

<sup>5</sup> De samenwerking is vastgelegd in het Convenant GOLD (Gelderland, Overijssel, Limburg, Drenthe) dat is aangeboden aan de ministers van I&M en EL&I en aan de voorzitters van het Topteam Logistiek en het SPL. Naast de vier provincies (Gelderland, Overijssel, Limburg en Drenthe) zijn de logistieke achterlandregio's Dryport Emmen-Coevorden, Knooppunt Zwolle-Kampen-Meppel, Regio Twente, Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Sittard Geleen de andere ondertekenaars van het convenant. De provincies Gelderland, Overijssel, Limburg en Drenthe ondersteunen het initiatief van de logistieke regio's, evenals het bedrijfsleven uit de verschillende regio's.

Tabel 5.1 Actieprogramma voor de korte termijn voor de gezamenlijke havens van Kampen, Zwolle en Meppel.

Maatregel	Trekker en betrokken partijen	Termijn gereed
<b>Gezamenlijke profilering</b>		
Gezamenlijk optrekken naar en samenwerking intensiveren met zeehavens Rotterdam en Amsterdam	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , vertegenwoordigers bedrijfsleven, regionale overslagbedrijven, havenbedrijven	Per direct
Wenselijkheid van één overkoepelend havenbedrijf onderzoeken	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , regionale overslagbedrijven	Eind 2012
<b>Gezamenlijke versterking concurrentiepositie</b>		
Gezamenlijke acquisitie van ladingstromen, nieuwe bedrijven	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , vertegenwoordigers bedrijfsleven, regionale overslagbedrijven, havenbedrijven	Per direct
Gezamenlijk voorkeursalternatief regio voor vaarweg IJsselmeer – Kampen / Meppel (VIJM) bepalen	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , provincie Overijssel, provincie Drenthe, regionale bedrijfsleven	Voorjaar 2012
Wenselijkheid van nieuwe / aangepaste / integrale lijndiensten onderzoeken	<b>Regionaal bedrijfsleven, overslagbedrijven en operators</b>	Eind 2012
Gezamenlijk de samenwerking met andere containerterminals en/of binnenhavens in regio intensiveren	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel), MCS, HCL, ZZH</b>	Eind 2012
Gezamenlijk de samenwerking met Noord-Europese achterland (waaronder Hanzesteden) intensiveren	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , regionale bedrijfsleven	Eind 2012
Wenselijkheid van spoor aansluiting onderzoeken	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , provincie Overijssel, provincie Drenthe	Eind 2012
Continu de (uitbreidings)vraag naar natte bedrijventerreinen in regio monitoren en het daarop in het beschikbaar stellen van ruimte op anticiperen	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , provincie Overijssel, provincie Drenthe	Per direct
Mogelijkheden voor sterkere implementatie duurzaamheid in havens Zwolle, Kampen en Meppel inventariseren (o.a. walstroom activiteiten, haven toegang voor groene schepen, etc.)	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , bedrijfsleven	Eind 2012
Gezamenlijk nieuwe logistieke concepten ontwikkelen (RoRo, containervaart en scheepvaart)	<b>Regionaal bedrijfsleven, overslagbedrijven en operators</b> , de drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel), onderwijsinstellingen	Eind 2012

<b>Gezamenlijke lobby voor MIRT-projecten</b>		
Gezamenlijk prioritering MIRT-projecten vaststellen. Bijvoorbeeld afweging en prioritering van: <ul style="list-style-type: none"> <li>• N50 opwaarderen tot A50,</li> <li>• Verbeteren aansluitingen A50, A32, A28, N35, N23, N375, vaarwegen</li> <li>• Vaarwegen en havens Zwolle-Kampen verdiepen voor maximale belading schepen</li> <li>• Verbreding / Verdieping Lorentzsluizen voor toegang havens lange termijn</li> <li>• Vaargeulen IJsselmeer verdiepen voor kustvaartschepen (4000 ton) voor lange termijn</li> <li>• Spoorterminal / spooraansluiting</li> </ul>	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , provincie Overijssel, provincie Drenthe	Voorjaar 2012
Gezamenlijk optrekken in MIRT-overleggen	<b>Provincie Overijssel, provincie Drenthe</b> , de drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)	Vanaf najaar 2012
<b>Gezamenlijk acteren op arbeidsmarkt</b>		
Gezamenlijk optrekken in werving, selectie, beeldvorming	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> in samenwerking met brede regio	Per direct
Gezamenlijk kennislogistiek organiseren	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , regionale onderwijsinstellingen (ROC, MBO, HBO), provincie Overijssel, provincie Drenthe	Per direct
<b>Specialisatie</b>		
Onderzoek naar mogelijke specialisatie van de drie havens op bijvoorbeeld specifieke ladingstromen, specifieke bedrijvencusters, type verladere en achterland. Wensen en mogelijkheden in kaart brengen	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b> , regionale bedrijfsleven, overslagbedrijven	Eind 2012
Continu afstemmen van vestiging van nieuwe en verplaatsing van huidige bedrijven	<b>De drie gemeenten (Kampen, Zwolle, Meppel)</b>	Per direct

Tabel 5.2 Actieprogramma voor de korte termijn voor de haven van Meppel.

Maatregel	Trekker en betrokken partijen	Termijn gereed
<b>Bereikbaarheid</b>		
Uitbreiding MCS containerterminal en verlenging kade naar 300 m	MCS, Gemeente Meppel, Provincie Drenthe	2012
Verbeteren wegontsluiting havens Meppel	Gemeente Meppel	2015
Versterken van functie van Meppel als Blueport	Gemeente Meppel, Bedrijven, Regio Zuidas, provincie Drenthe	2015
<b>Ruimte</b>		
Uitgifte van 11 ha Sethehaven/ vestiging bedrijven	Gemeente Meppel	2010-2015
Vergroten geluidruimte havens Meppel voor huidige en nieuwe overslagactiviteiten/ bedrijven	Gemeente Meppel, provincie Drenthe, bedrijven	2014
Herstructurering natte kavels Oevers A en B	Gemeente Meppel, provincie Drenthe, bedrijven	2015
Mogelijkheden herstructurering transformatiegebied Oevers C - Oude Vaart - Buitenhaven	Gemeente Meppel, bedrijven, bewoners	2016-2020

Tabel 5.3 Actieprogramma voor de korte termijn voor de havens van Zwolle en Kampen.

Maatregel	Trekker en betrokken partijen	Termijn gereed
<b>Bereikbaarheid</b>		
Bereikbaarheid over de weg: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Directe aansluiting op de N50 realiseren</li> <li>- Interne ontsluiting havens verbeteren</li> </ul>	<b>Kampen</b> , provincie Overijssel, RWS <b>Kampen en Zwolle</b> , provincie Overijssel, RWS	? ?
Onderzoek naar haalbaarheid railterminal	<b>Kampen en Zwolle</b> , bedrijfsleven, provincie Overijssel	Eind 2012
<b>Ruimte</b>		
Herstructurering: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opgave Voorst, Haatland, Marslanden en Vrolijkheid aanpakken</li> <li>- Gezamenlijk beleid formuleren voor vestiging en verplaatsing van groeiende watergebonden bedrijven</li> </ul>	<b>Kampen en Zwolle</b> , bedrijfsleven, provincie Overijssel <b>Kampen en Zwolle</b>	?
Uitbreidingsruimte: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zuiderzeehaven, Hessenpoort</li> </ul>	<b>Kampen en Zwolle</b> , provincie Overijssel, ZZH	?





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](mailto:netherlands@ecorys.com)

**W** [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

***Sound analysis, inspiring ideas***