



Visie 2035
Port of Zwolle
Logistieke hub voor het Noordoosten

In opdracht van

Port of Zwolle



Uitgevoerd door

Port Solutions Rotterdam



Mijnsheerenland, 3 juni 2020

Inhoudsopgave

Voorwoord	4
Management samenvatting	5
1. Port of Zwolle anno nu	6
1.1 Samenwerking in Port of Zwolle	6
1.2 Port of Zwolle en de regio	6
1.3 SWOT analyse	8
2. Port of Zwolle: toekomstscenario's	9
2.1 Trends	9
2.2 Scenario's	11
3. Port of Zwolle anno 2035	12
3.1 Economische clusters in 2035	12
3.2 Meerwaarde voor de regio	13
3.3 Duurzaamheid	14
4. Strategische agenda	14
4.1 Strategische agenda	15
Bibliografie	16

Voorwoord

Beste leden van de Coöperatie Port of Zwolle,

Met gepaste vorm van trots presenteren wij u de Havenvisie 2035.

In deze rare tijden, vanwege Covid-19, is het van belang dat wij ons niet laten leiden door de waan van de dag. Wij zetten onze ambitie voort in het stapsgewijs vormen van een volwaardig havenbedrijf, zoals besproken in voorgaande algemene leden vergaderingen.

We hebben als directie goed geluisterd naar de verschillende inzichten vanuit de gemeenten, het bestuur en het bedrijfsleven. Deze inzichten zijn door Port Solutions Rotterdam verwerkt in de havenvisie.

De eventuele gevolgen van de Covid-19 crisis zijn in de opleg notitie benoemd, ondanks dat de uitkomst zeer ongewis is.

Langs deze weg willen wij ook een ieder bedanken voor zijn inbreng, maar in het bijzonder de Raad van Advies die met haar expertise vanuit de invalshoeken (bestuur, wetenschap en bedrijfsleven) een zeer helder en onderbouwd advies heeft uitgebracht.

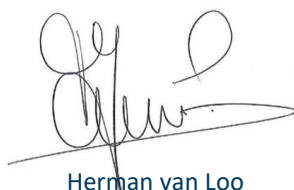
Wij spreken de wens uit dat we met dit document de komende jaren sturing geven aan de verdere ontwikkeling van Port of Zwolle.

Een vriendelijke groet ,

Directie Port of Zwolle



Jeroen van den Ende



Herman van Loo

Management samenvatting

1. Port of Zwolle anno nu

Grote multifunctionele binnenhaven

- overslag 7.000.000 ton en 138.000 teu (2018);
- werkgelegenheid 2.675 personen;
- directe toegevoegde waarde van € 274 miljoen.

2. Visie op groei

Gematigde groei in containersector en gematigde groei tot krimp in overige segmenten vanwege de Brexit, CO₂, fijnstof- en stikstofmaatregelen



GROEIAMBITIE: VERSTERKEN NETWERKFUNCTIE

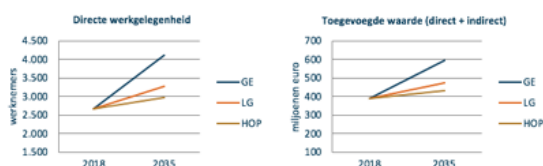
3. Versterken economische clusters



4. Meerwaarde voor de regio

Meerwaarde in 2035:

- Werkgelegenheid: 2.950 – 4.100 werknemers
- Toegevoegde waarde: € 430 – € 596 miljoen



Figuur 1: Infographic managementsamenvatting

Wereldwijde ontwikkelingen zoals de klimaatverandering, de energietransitie en digitalisering vereisen een aanpassing (van de rol) van de havens van Port of Zwolle. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding om de Havenvisie 2030 te actualiseren. Deze visie beschrijft de ambitie en het toekomstperspectief voor Port of Zwolle.

Port of Zwolle, een grote multifunctionele binnenhaven, met een overslag van ruim 7 miljoen ton en 138 duizend teu (2018) zorgt voor een directe werkgelegenheid van circa 2.675 personen en levert een directe toegevoegde waarde van EUR 274 miljoen. De gematigde groei in de containersector en afhankelijk van het scenario de gematigde groei tot lichte krimp in overige sectoren zorgt voor een bescheiden groei van de meerwaarde voor de regio in 2035. Naar verwachting groeit de directe werkgelegenheid tot maximaal 4.100 personen en de directe toegevoegde waarde tot maximaal EUR 596 miljoen euro. De centrale doelstelling van Port of Zwolle is het in stand houden en vergroten van de regionale maatschappelijke en economische waarde op een zo duurzaam mogelijke wijze. Het versterken van regionaal belangrijke economische clusters ondersteunt deze doelstelling.

In 2035 is Port of Zwolle een belangrijk draaipunt in internationale ketens en netwerken. Het is een koploper op het gebied van samenwerking, efficiëntie en duurzaamheid. En daarmee een belangrijke pijler onder de welvaart van de regio Zwolle. Zwolle is nauw verbonden met de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen en Duitse industriële en logistieke knooppunten, zoals Keulen, Hamburg, Bremen en Nord-Rhein-Westfalen. Toonaangevende bedrijven kiezen voor een vestiging in de regio Zwolle vanwege het uitstekende vestigingsklimaat. Nauwe samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen leidt tot een hoogwaardige arbeidsmarkt en prettige leefomgeving en goede bereikbaarheid. De groeiambitie van Port of Zwolle is daarmee het versterken van de netwerkfunctie.

1. Port of Zwolle anno nu

1.1 Samenwerking in Port of Zwolle

Port of Zwolle is in 2015 opgericht door de gemeenten Meppel, Kampen en Zwolle en creëert economische en maatschappelijke waarde en is van regionaal belang.

Door de samenwerking in Port of Zwolle ontstaat een grote multifunctionele binnenhaven¹ met een strategische ligging ten opzichte van de drie mainports; de luchthaven Schiphol en de twee zeehavens Rotterdam en Amsterdam, de Duitse industriële en logistieke knooppunten, zoals Keulen, Hamburg, Bremen en Nord-Rhein-Westfalen en de North-Sea Baltic Corridor.

1.2 Port of Zwolle en de regio

De afgelopen jaren zijn de overslag en de toegevoegde waarde van de havenactiviteiten sterk toegenomen. Dit is te danken aan de wereldwijde economische groei, gunstige ligging ten opzichte van de drie mainports, de verwevenheid met de activiteiten van de regio Zwolle, de internationale bedrijvigheid en de van oudsher aanwezige handelsmentaliteit.

De regio Zwolle realiseerde in 2018 een bruto toegevoegde waarde (productie) van 28,2 miljard euro (Regio Zwolle, 2019), waarvan 1,45 miljard toewijsbaar is aan de logistieke sector en 274 miljoen euro direct aan de bedrijven in Port of Zwolle.

Daarnaast bieden de bedrijven in Port of Zwolle een directe werkgelegenheid van 2.675 personen en de totale logistieke sector in de regio Zwolle aan al meer dan 20.200 personen werkgelegenheid². De regio is sterk in de traditionele sectoren zoals landbouw en visserij, bouw en industrie en heeft daardoor meer het karakter van een exportregio dan van een importregio. Met name de exportfunctie van de Regio Zwolle is sterk stijgend. De regio kenmerkt zich ook door een belangrijke spilfunctie in het transport van het ene buitenland naar het andere (wederuitvoer)³ (Regio Zwolle, 2019).

¹ Conform de indeling van binnenhavens uit de Binnenhavenmonitor 2019 is een grote multifunctionele binnenhaven een haven met totaal meerdere miljoenen tonnen overslag en meerdere grote overslagstromen in verschillende overslag categorieën.

² Logistiek kan op twee manieren benaderd worden, als sector of als functie. Tot de logistieke sector worden binnen de standaardbedrijfsindeling van het CBS alle gespecialiseerde logistieke bedrijven gerekend: Vervoer en opslag. Binnen de Topsector Logistiek zelf wordt logistiek als functie beschouwd. Als functie snijdt logistiek door sectorale classificatie heen. Het gaat dan om alle logistieke activiteiten die in het bedrijfsleven worden ontplooid. Denk bv aan een DC in de modesector of een bedrijfsonderdeel in de chemie dat goederen wereldwijd effectief en efficiënt aanstuurt. Logistiek is voor de meeste bedrijven een nevenactiviteit die niet goed te onderscheiden is van de overige activiteiten binnen het bedrijf. Voor de meeste indicatoren is het niet mogelijk een functionele benadering toe te passen. Daarom gaat deze visie, net als het CBS, primair uit van de sector vervoer en opslag.

³ Regio Zwolle draagt in totaal voor 3,1 procent bij aan de nationale economie. Op het gebied van export is dit ruim 5 procent. Opvallend is dat 56 procent van de totale export in de Regio Zwolle bestaat uit wederuitvoer. Landelijk is dit percentage 38 procent. Hiermee kan gesteld worden dat de regio een zeer sterke positie heeft als spil in het transport van het buitenland naar het buitenland. De regio levert hiermee een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse "Gateway to Europe" positie (Regio Zwolle, 2019).



Toegevoegde waarde en werkgelegenheid

- Werkgelegenheid in de logistieke sector voor meer dan 20.200 mensen. *
- De toegevoegde waarde van de regio is EUR 28,2 miljard (2018), waarvan EUR 1,45 miljard (2018) direct is gerelateerd aan de logistieke sector. *

Overslag

- Een totale overslag van circa 7.000.000 ton en 138.000 teu (2018).
- De mogelijkheid tot op- en overslag van containers, droge bulk, natte bulk, agri, zware lading en roro.
- De grootste containerterminal van Noordoost Nederland.
- Eén van de grootste graandepots van Noordwest Europa.

Locatie

- Gelegen op een knooppunt van verbindingen en trimodaal ontsloten. *
- 6 hectare vrij uitgeefbaar watergebonden terrein en 151 hectare vrij uitgeefbaar droog terrein. *
- Een gunstige ligging ten opzichte van de drie mainports, Amsterdam, Rotterdam en Schiphol en het achterland.

*Gerelateerd aan de regio Zwolle en niet alleen Port of Zwolle.

Figuur 2: Feiten en cijfers

1.3 SWOT analyse

Sterktes • Port of Zwolle is marktleider voor watergebonden transport in het regionale achterland. • Port of Zwolle heeft een spilfunctie in internationale transportbewegingen (wederuitvoer). • Port of Zwolle heeft belangrijke spelers op het gebied van maakindustrie in haar havengebied (waaronder wereldspeler Scania) • Groeimogelijkheden: ruimte voor uitbreiding nabij Kampen (2^e Zuiderzeehaven) en Meppel (langs Meppelerdiep), Oevers S. • Terminals bevinden zich dicht bij eindgebruikers. • Hoge frequentie afvaarten in de binnenvaart richting Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. • Beleid: prioriteit voor logistiek. • Port of Zwolle heeft zich ontwikkeld tot een sterk merk en heeft vertrouwen vanuit het bedrijfsleven.	Zwaktes • Diepgang haven. • Geen eigen grond → minder mogelijkheden sturing. • Niet watergebonden-bedrijven actief in havengebied. • Milieu-/geluid wetgeving beperken ruimte voor groei. • Verschillende regelingen binnen havengebied Port of Zwolle. • Lage digitaliseringsgraad.
Kansen • Groeimogelijkheden Port of Zwolle door: • Modal shift bestaande goederenstromen, • Inbreiding door aantrekken importstromen met name uit de Duitse markt (Port of Zwolle is nu met name een exporthaven) (Regio Zwolle, 2019), • Verder inzet op Chinese markt (Regio Zwolle, 2019), • Groei bestaande bedrijven (laten excelleren), en • Aantrekken nieuwe bedrijven (resultaat vestigingsklimaat). • Ondernemend ontwikkelen Port of Zwolle. • Ontwikkeling van een spoorterminal. • Samenwerking gemeenten zoals Staphorst, Zwartewaterland en Urk en samenwerking met provincies Drenthe en Overijssel. • Samenwerking met Port of Deventer en Port of Twente in Ports of Logistics Overijssel. • Verdieping van de vaargeul Meppel-IJsselmeer (VIJM) en verbreding van de sluis Kornwerderzand.	Bedreigingen • Afhankelijkheid van beleid gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat (bv. kosten sluisbediening) • Afhankelijkheid van financiering gemeenten • Afhankelijkheid van vestigingsklimaat regio • Brexit: er is veel handel met de VK en veel handel met de Duitse regio die naar verwachting het meest wordt getroffen⁴. • Toenemende krapte op de arbeidsmarkt, 1 op de 5 bedrijven heeft een personeelstekort.

⁴ Regio Zwolle is relatief kwetsbaar voor de Brexit. De economie zal naar verwachting hard worden getroffen. Een mix van factoren ligt hieraan ten grondslag. In de productgroepen en sectoren die het meest te vrezen hebben van een Brexit blijken in de Regio Zwolle meer dan 8.000 bedrijven actief te zijn. Van deze bedrijven blijkt 22 procent in de hoogste Brexit-risicocategorie te vallen. Daarnaast zullen in Duitsland de grootste effecten merkbaar zijn in de regio Nordrhein-Westfalen en de steden Hamburg, Keulen en Düsseldorf. Dit zijn uitgerekend de grootste handelspartners van Oost-Nederland, waarmee het Brexit effect niet alleen uit het Verenigd Koninkrijk komt maar ook uit Duitsland (Regio Zwolle, 2019).

Eén van de belangrijkste elementen uit de SWOT-analyse is dat Port of Zwolle een sterke positie in de regio heeft en een zeer sterke positie in wederuitvoer. Gezien de ligging van Port of Zwolle ten opzichte van het achterland van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen is Port of Zwolle is een bovenregionale hubfunctie bijzonder kansrijk en een verregaande internationalisering van de branding van belang.

De grootste bedreiging ligt in de Brexit. Het VK is één van de belangrijkste handelspartners van de regio.

Daarnaast zijn Nordrhein-Westfalen en steden als Hamburg, Keulen en Düsseldorf een zeer belangrijke handelspartner voor de regio. Deze regio's worden naar verwachting het zwaarst getroffen door de Brexit. Het te verwachte Brexit effect voor de Regio Zwolle komt naast uit het VK ook uit deze Duitse regio's.

De te verwachte effecten van de Brexit zorgen voor duidelijke begrenzing van de groeiscenario's voor Port of Zwolle.

2. Port of Zwolle: toekomstscenario's

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen geïdentificeerd. Hierbij is enerzijds gekeken naar ontwikkelingen wereldwijd, met invloed op consumenten- en afzetmarkten. Anderzijds is gekeken naar trends en ontwikkelingen bij de belangrijkste zeehavens in het netwerk van Port of Zwolle: Port of Rotterdam, Port of Amsterdam en Port of Antwerpen. Daarnaast is gekeken naar lokale en regionale ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de ontwikkeling van de haven. Vervolgens is gekeken in hoeverre deze trends gevolgen hebben voor de aan- en afvoer van goederen via Port of Zwolle. Op basis hiervan zijn drie scenario's geselecteerd en vertaald naar indicatieve goederenstromen voor Port of Zwolle in 2035.

2.1 Trends

We zien de volgende trends die invloed hebben op de manier hoe we in 2035 het havenbedrijf inrichten en leiden.

Integratie van logistieke ketens en deelname aan netwerken

Ketenintegratie is samenwerking binnen en tussen de opeenvolgende schakels in de logistieke keten. Deze trend is al enige tijd gaande en zal naar verwachting verder uitbreiden in de toekomst. Ketenintegratie stelt hoge eisen aan organisaties en bedrijven. Deelname aan ketens en netwerken zijn cruciaal om toekomstbestendig te zijn. Daarnaast wordt er in het achterland steeds vaker gewerkt met een netwerk van terminals. Door samenwerking in een netwerk te vinden, kan de klant altijd zo optimaal mogelijk bediend worden, ook in geval van extreme situaties zoals laag en/of hoog water.

Digitalisering van de logistiek en ICT

Logistieke ketens worden steeds complexer. Om de complexiteit te kunnen managen is het noodzakelijk de logistieke processen te digitaliseren. Het wordt daarmee eenvoudiger om informatie te delen, wat leidt tot betere planningsmogelijkheden. Een meer optimale planning is de manier om bestaande infrastructuur efficiënter te gebruiken. Digitalisering en de bijbehorende efficiency voordelen zijn essentieel voor Port of Zwolle om deel te blijven nemen aan ketens en netwerken.

Schaalvergroting in de scheepvaart

De afgelopen jaren heeft een verdere schaalvergroting van transportmiddelen plaatsgevonden (MSC Gülsün als grootste containerschip, grotere vliegtuigen en LZV's). De MSC Gülsün kan op dit moment al 23.756 TEU vervoeren. Dergelijke grote schepen kunnen maar een beperkt aantal havens aandoen en om de zeehaveninfrastructuur optimaal te kunnen laten functioneren is snelle afvoer naar het achterland van steeds groter belang. Voor Port of Zwolle is dit een kans om de efficiënte mogelijkheid om lading in het achterland over te slaan te faciliteren, zeker gezien de ontwikkelingen in de besluitvorming rondom de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand.

De energietransitie

Wereldwijd is een transitie gaande van fossiele energieopwekking naar energie uit duurzame bronnen. Deze transitie wordt mede gedreven door een actieve rol van overheden, die heeft geleid tot het Klimaatakkoord van Parijs. Ondanks dat de VS uit het verdrag is gestapt, is de brede verwachting dat overheden zullen blijven inzetten op de energietransitie. Mede door beleid van overheden om duurzame energie te stimuleren, is er sprake van een grote innovatiedynamiek rondom duurzame energie.

Kleinere rol voor 'asset-owners'

De opkomst van grote spelers in de logistiek zorgt ervoor dat een aantal grote machtsblokken gaan ontstaan die over veel lading en de bijbehorende data beschikken. De nieuwe partijen komen allen vanuit de technologische hoek en hebben in andere sectoren al heel succesvol de kaarten opnieuw geschud door gebruik te maken van volledig data gedreven oplossingen. Door het verzamelen van grote hoeveelheden data zijn ze in staat om de planning over de diverse asset-owners heen te doen. Dit is in andere branches al lang gebeurd, bijvoorbeeld door Uber en Booking.com.

Een voorbeeld hiervan is Maersk die een alliantie met Alibaba gesloten heeft, hiermee hebben de grootste rederij en het grootste e-commerce platform ter wereld de handen ineengeslagen. Zij zijn straks in staat om een groot gedeelte van de logistieke keten te besturen. Deze partijen hebben als doel het creëren van transparantie voor hun klanten en het opzetten van een efficiënte operatie. Data is hiervoor de basis, IT-systemen bepalen het onderscheidend vermogen. Dit voorbeeld kan grote gevolgen hebben, ook voor partijen als Amazon (die recent in Nederland is gevestigd) en het regionaal gevestigde sterke bedrijf Wehkamp.

Voor (binnen)havens en inland-terminals kan de opkomst van deze partijen zowel een kans als een bedreiging vormen. Omdat deze partijen wereldwijd opereren is het voor hen nu nog lastig om voet aan de grond te krijgen in het achterland. Door als havens de handen ineen te slaan met de partijen in de regio, zoals gebeurt in POLO, en te investeren in digitale infrastructuur is de kans kleiner dat de opkomende partijen proberen de regio in een regio over te nemen. Enerzijds kan de efficiency regionaal vergroot worden en anderzijds kan door de voorsprong in digitalisering gemakkelijker transparantie geleverd worden aan nieuwe spelers.

Autonoom transport

Er is een sterke ontwikkeling gaande op het gebied van autonoom transport. Bij transport via de weg wordt gewerkt aan elektrische rijden, autonoom rijden en platooning⁵. Ook in de binnenvaart wordt ingezet op autonoom varen, vanwege voordelen als effectiever gebruik van de infrastructuur, hogere veiligheid, vermindering van brandstofverbruik en emissies, een grotere inzetbaarheid van schepen en verlaging van kosten. Vanwege de structuur van de binnenvaartsector zijn private R&D-investeringen in autonome binnenvaart beperkt, maar verschillende bedrijven (onder meer Shipping Factory) hebben aangekondigd te willen investeren in schepen die grotendeels autonoom kunnen varen en afmeren.

De daadwerkelijke uitstoot is altijd afhankelijk van de hoeveelheid, de afstand en de leeftijd van de motor in het voer- of vaartuig. Schepen en treinen zijn altijd energiezuiniger dan vrachtwagens, omdat ze meer lading per keer vervoeren. Per tonkilometer stoten schepen drie tot zes maal minder CO₂ uit dan vrachtwagens. Hierdoor houdt ook op de lange termijn de binnenvaart een aanzienlijk voorsprong op het wegvervoer. De ontwikkelingen gaan echter wel sneller bij verduurzaming van vrachtwagens, omdat de levensduur en investeringsomvang van (onderdelen) van binnenvaartschepen vele malen groter is.

CO₂, stikstof en fijnstofemissies

De binnenvaart heeft de ambitie om de schoonste modaliteit te blijven; voor nu en in de toekomst. Het gaat om zowel de CO₂-reductie als reductie van stikstof en fijnstofemissies. Het Klimaatakkoord (2019) is richtinggevend voor de verdere ambities die zullen leiden tot een klimaat neutrale mobiliteitssector in Nederland in 2050. Hiertoe zijn diverse afspraken gemaakt tussen de overheid en betrokken sectorpartijen in de zogeheten 'Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens' (Green Deal, 2019). Eén van de doelstellingen is een CO₂-reductie van 35-50% tot 2035, met name te realiseren door het bijmengen van duurzame biobrandstof. Een volledig klimaat neutrale en emissievrije binnenvaart in 2050 zal enkel kunnen worden bereikt door de inzet van schonere motoren, nieuwe technieken (zoals het varen op accu's en waterstof) en het aanpassen van bestaande motoren (Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2020).

Klimaatverandering

Klimaatverandering leidt tot extremere weersituaties, bijvoorbeeld hetere zomers, heviger regenbuien, maar ook langdurige droogte. Dit leidt, zoals afgelopen zomer gezien, mogelijk tot langere periodes van laag water op de rivieren. Om de ingezette klimaatverandering te vertragen of stoppen komt duurzaamheid steeds hoger op de agenda. Voor steeds meer consumenten is duurzaamheid onderdeel van hun productkeuze. Dit heeft

⁵ Platooning is het coöperatief rijden van voertuigen, op korte afstand van elkaar (minder dan 1 seconde) op basis van de technologie van geautomatiseerd (autonoom) rijden.

directe gevolgen voor afzetmarkten. Producten worden lokaal (of lokaler) geproduceerd en genuttigd en consumenten zijn bereid meer te betalen voor duurzamere producten.

Daarnaast zorgt de sterkere waterstandwisseling op de rivieren voor een lagere betrouwbaarheid van binnenvaartvervoer vanuit de zeehavens naar bestemmingen aan de IJssel en de Rijn. Deelname aan de eerdergenoemde netwerken is daarmee essentieel voor Port of Zwolle.

Circulaire economie en schaarste in grondstoffen

Door de groeiende wereldbevolking in combinatie met een sterk groeiende middenklasse in Azië, Afrika en Zuid-Amerika neemt de vraag naar voedsel, grondstoffen en energie sterk toe. Dit leidt tot een schaarste. Eén van de consequenties van deze schaarste is dat de circulaire economie een grote vlucht zal nemen. Nederland heeft stevige ambities geformuleerd rondom de circulaire economie. Verhoging van de percentages nuttig hergebruik (anders dan verbranden voor energieopwekking) is de belangrijkste uitdaging. De vernieuwing hierin wordt veelal gedreven door innovatieve bedrijven en processen. Ook in industriële ketens zoals chemie en de bouw is de transitie naar circulaire ketens gaande.

Containerisatie

Containerisatie is de voortdurende ontwikkeling van het vervoeren van lading in containers in plaats van in bulk. Deze trend zorgt voor een verregaande standaardisatie in op- en overslagactiviteiten.

2.2 Scenario's

Aan de hand van de scenario's **Global Economy (GE)**, **Low Growth (LG)** en **High Oil Price (HOP)** is een raming gemaakt van de omvang en aard van de goederenstromen die in 2035 van en naar Port of Zwolle kunnen worden vervoerd en overgeslagen. Deze scenario's zijn eerder gebruikt in de Havenvisie 2030.

Global Economy (GE)

De uitgangspunten van GE zijn verdere globalisering gecombineerd met gematigd milieubeleid en een lage olieprijs. Dit leidt tot een hoge economische groei.

Low Growth (LG)

De uitgangspunten van LG zijn lage economische groei, waardoor de vraag naar energie vermindert. Het milieubeleid is gematigd en fossiele brandstoffen blijven dominant. Verduurzaming wordt op nationaal niveau gestimuleerd, maar blijft een kostenpost en versterkt daardoor de lage economische groei.

High Oil Price (HOP)

De uitgangspunten van HOP zijn een hoge olieprijs en een strikt milieubeleid met als gevolg een relatief snelle verduurzaming van industrie en logistiek. Een gematigde economische groei is het gevolg.

Voor de raming van de toekomstige containerstromen is in alle scenario's gekeken naar de prognoses van Rotterdam, vanwege de dominante positie. Voor de ramingen van de andere goederensoorten is gekeken naar de groei in de Hamburg - Le Havre range⁶. Port of Zwolle kan alle goederensoorten behandelen in haar havengebieden en is dus niet afhankelijk van bepaalde verwachte groei in niches.

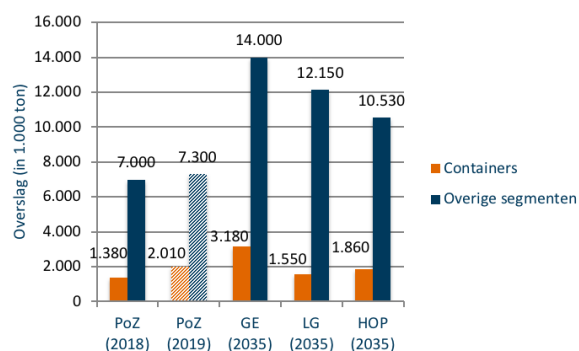
Er is een correctie voor de Brexit meegenomen in de scenario's. Er is uitgegaan van een Brexit zonder vrijhandelsverdrag, een 'harde Brexit'. De groei in alle scenario's is hiervoor gecorrigeerd tot 2030 (Rabobank, 2017), daarna wordt verwacht dat de Brexit-effecten zijn uitgewerkt. Ook is een correctie vanwege de stikstof- en PFAS-crisis opgenomen. De verwachting is dat met name de agrarische sector en de bouwsector sterk worden geraakt hierdoor (ABN AMRO, sector Advisory, 2019). Port of Zwolle is een belangrijk knooppunt voor de agrarische sector (import van veevoeder en export van landbouwgoederen). 40% van het totale vervoer via de binnenvaart is direct gerelateerd aan de bouw. De verwachting is dan ook dat dit effecten heeft op de groei.

⁶ De Hamburg – Le Havre range is een geografische serie havens aan de West Europese kust van Hamburg tot aan Le Havre. Dit is het belangrijkste doorvoerkanal voor goederen in en naar Europa.

Ramingen Port of Zwolle 2035

In figuur 2 zijn de huidige overslag (2018) en ramingen van de overslag in 2035 in Port of Zwolle weergegeven. Achter de verschillende scenario's zitten onder meer groeicijfers van de economie. Port of Rotterdam en Port of Amsterdam hebben eigen ramingen van de overslagcijfers gemaakt op basis van de groeicijfers achter deze scenario's. Deze overslagcijfers hebben we vervolgens gebruikt als input voor de ramingen voor Port of Zwolle. Bij de groeiramingen is geen rekening gehouden met exogene gebeurtenissen, denk hierbij bijvoorbeeld aan een nieuwe vestiging van een distributiecentrum. Als een grote partij zich vestigt in de regio Zwolle heeft dit direct een grote invloed op de ramingen.

In de ramingen voor Port of Zwolle is het effect van de voortzetting van containerisatie duidelijk zichtbaar. In alle scenario's groeit Port of Zwolle sterk in dit segment. De groei in overige segmenten laat een ander beeld zien. Bij het scenario HOP is slechts sprake van een beperkte groei, dit wordt veroorzaakt door het strenge milieubeleid en daarmee samenhangende gevolgen van onder andere de stikstof- en PFAS-crisis. In het LG-scenario is de groei ook beperkt, maar is het effect van milieubeleid veel minder groot.



*Cijfers 2019 nog niet definitief vastgesteld ten tijde van de vaststelling van deze visie.

Figuur 3: Ramingen Port of Zwolle 2035 (containers ook uitgedrukt in tonnen)

De taak van Port of Zwolle in bovenstaande raming is het faciliteren van de groei en de wensen van het bedrijfsleven. Port of Zwolle heeft zelf geen lading of faciliteiten om lading over te slaan. De bedrijven gevestigd in Port of Zwolle en de regio Zwolle zorgen voor de daadwerkelijke groei. Een groei van de overslag volgt uit de economische groei van het bedrijfsleven in de regio Zwolle, in het bijzonder omdat de regio Zwolle een productieregio is (wat betekent dat Port of Zwolle vooral een exportfunctie heeft).

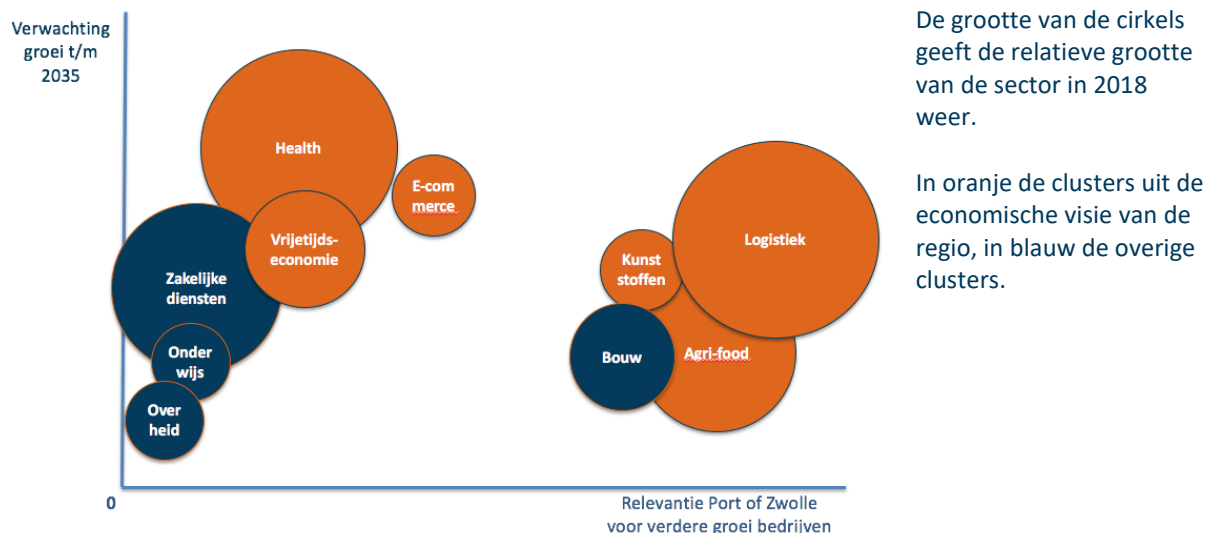
3. Port of Zwolle anno 2035

3.1 Economische clusters in 2035

Voor de Regio Zwolle hebben de sectoren **Agrifood**, **Health**, **Kunststoffen**, **Vrijtijdseconomie**, **E-commerce** en **Logistiek** (EBRZ) een belangrijke waarde. Het is de verwachting dat (zonder grote beleidswijzigingen) de regio verder voort zal bouwen op deze sectoren.

Wij hebben de uitgangspunten van het GE-scenario (economische groei) vertaald naar de verschillende economische sectoren. Daaruit komt een beeld naar voren van de groei tot en met 2035 per sector. Daarbij verschilt de faciliterende functie van Port of Zwolle bij het mogelijk maken van deze groei. Bv. een groei in Agrifood betekent dat het relevanter is dat Port of Zwolle 'meegroeit' om de groei van de overslag van Agrifood te kunnen faciliteren. Voor een groei in de sector Health is het veel minder relevant, dat Port of Zwolle meegroeit.

In figuur 4 zijn de verschillende sectoren uitgezet naar te verwachten groei tot en met 2035 en naar de relevantie van Port of Zwolle voor de verdere groei van de sector.



Figuur 4: Sectoranalyse

Voor 3 van de 6 economische clusters, waarin de regio Zwolle sterk is (Agrifood, Kunststoffen en Logistiek) is Port of Zwolle relevant als facilitator van de groei. De sectoren, waarvoor Port of Zwolle relevant is, hebben relatief veel last van de te verwachten Co₂, stikstof en fijnstof maatregelen, dit heeft direct effect op de groeiscenario's zoals die zijn geschetst in hoofdstuk 2.

De rol van Port of Zwolle bestaat uit het faciliteren van goederenstromen voor bedrijven uit de regio. De groei van de overslag volgt uit de economische groei van het bedrijfsleven in de regio Zwolle (exportfunctie), en de rol die de regio kan vervullen in de wereldhandel (wederuitvoer).

Deze functies van Port of Zwolle bieden overigens wel specifieke kansen om meer importstromen te behandelen en op die manier bij te dragen aan verdere groei van de regio. Nu varen er nog regelmatig lege schepen en lege containers naar Zwolle om lading uit Zwolle op te halen (exportfunctie), terwijl deze schepen en containers ook prima gebruikt zouden kunnen worden om op de heenweg lading naar Zwolle te verschepen (importfunctie).

3.2 Meerwaarde voor de regio

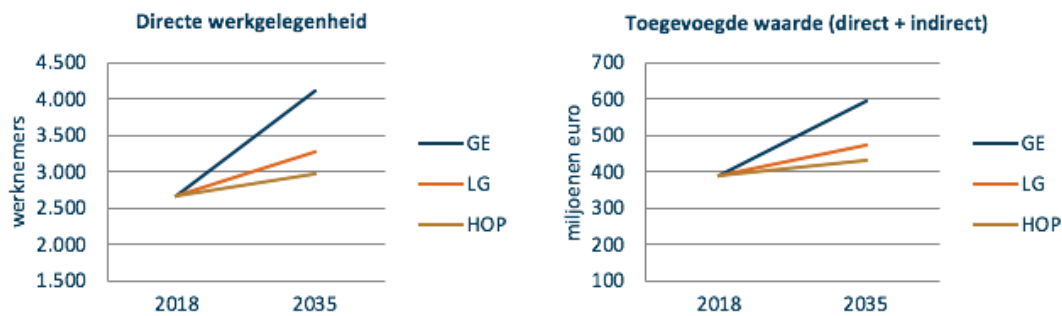
De groei van de overslag in Port of Zwolle leidt tot verschillende effecten in de regio. Het is gebruikelijk om het economische belang van havens weer te geven door te kijken naar:

- De directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de haven.
- De indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde (achterwaarts - terug in de keten en voorwaarts - vooruit in de keten).

Conform de methodiek van de Binnenhavenmonitor (Erasmus UPT, 2019) voor het in beeld brengen van de economische belangen van Nederlandse Binnenhavens is een analyse gemaakt van het economisch belang van Port of Zwolle⁷. Aan de hand van de goederenstromen (zie hoofdstuk 2) is vervolgens een vergelijking gemaakt van 2018 en 2035. Hierbij is gekeken naar het economische belang in werkgelegenheid en toegevoegde waarde (direct + indirect).

Het huidige economische belang van Port of Zwolle is al substantieel met een directe werkgelegenheid van 2.675 werknemers en een directe toegevoegde waarde van 274 miljoen euro. Afhankelijk van het scenario zal dit zeer beperkt stijgen (HOP-scenario) dan wel doorgroeien (GE-scenario) naar ruim 4.000 werknemers en een toegevoegde waarde van bijna 600 miljoen euro.

⁷ Port of Zwolle is ingedeeld als grote multifunctionele binnenhaven. In de Binnenhavenmonitor 2019 worden de havens van Zwolle, Kampen en Meppel in tegenstelling tot in deze Havenvisie niet als één gezamenlijke haven beschouwd en zijn daarom ingedeeld in de categorieën Multifunctionele industriehaven, multifunctionele agrohaven en multifunctionele zand- en grindhaven.



Figuur 5: Economisch belang Port of Zwolle

3.3 Duurzaamheid

Economische groei heeft altijd een effect op duurzaamheid en de leefbaarheid in een regio. Zo ook de economische groei in de regio Zwolle. Om deze effecten te beperken, is het wenselijk om economische ontwikkeling te faciliteren op een meest duurzame wijze. Binnenvaart is de meest duurzame modaliteit voor goederenvervoer. Port of Zwolle heeft als kerntaak om goederenvervoer en -overslag via de binnenvaart te stimuleren. De economische ontwikkeling in de regio Zwolle, kan door de ontwikkeling van Port of Zwolle dan ook op de meest duurzame wijze worden gefaciliteerd. De ontwikkelingen rondom de sluis Kornwerderzand zouden hier mogelijk een effect op kunnen hebben.

4. Strategische agenda

Wereldwijde ontwikkelingen zoals de energietransitie, de grondstoffentransitie en digitalisering vereisen een substantiële aanpassing (van de rol) van de havens van Port of Zwolle. Deze ontwikkelingen waren de aanleiding om de Havenvisie 2030 te actualiseren. Deze strategische agenda beschrijft de stappen die nodig zijn om te werken aan de ambitie en het toekomstperspectief voor Port of Zwolle. De groeiambitie van Port of Zwolle is het verder versterken van de netwerkfunctie. Het toekomstperspectief laat Port of Zwolle zien als een belangrijk draaipunt in internationale ketens en netwerken. Het havenbedrijf is een koploper op het gebied van samenwerking, efficiëntie en duurzaamheid en daarmee een belangrijke pijler onder de welvaart in de regio Zwolle. Nauwe samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen leidt tot een hoogwaardige arbeidsmarkt en prettige leefomgeving en goede bereikbaarheid.

De rol van Port of Zwolle bestaat uit het, op de meest duurzame wijze, faciliteren van (samenwerking tussen) bedrijven om deze groei te kunnen bewerkstelligen. Door een ijzersterke positionering van Port of Zwolle biedt het havenbedrijf hierin toegevoegde waarde. De positionering richt zich op drie groepen. Naast ondernemers, de bedrijven gevestigd in de haven, gebruikers van de haven en verladers in de regio en in regio's van netwerken waar Zwolle onderdeel van uitmaakt, zijn dit ook overheden en onderwijsinstellingen.

De aanbeveling vanuit deze visie is om drie zaken te faciliteren en organiseren:

1. Zorg dat de infrastructuur en de voorzieningen in en rondom de haven beter worden, denk hierbij aan voorziening zoals walstroom en naast de fysieke infrastructuur ook de digitale. Zet potentieel beschikbare natte kavels in voor havenontwikkeling. Onderzoek samen met de provincies en gemeenten de mogelijkheden om deze kavels in te kunnen zetten voor de groei van Port of Zwolle.
2. Zorg dat de branding van Port of Zwolle helder en sterk blijft, zoals die nu is. De afgelopen jaren is de naamsbekendheid van Port of Zwolle regionaal en nationaal sterk vergroot. De uitdaging is dit door te zetten in de ketens en netwerken waar bedrijven uit de regio Zwolle actief zijn.
3. Zorg voor een passende organisatiestructuur. De ambitie van Port of Zwolle is leidend in de keuze voor een organisatievorm. Dat betekent in de praktijk dat de organisatie moet kunnen samenwerken met andere relevante partijen en dat de organisatie voldoende mandaat en budget heeft om keuzes te kunnen maken.

4.1 Strategische agenda

Om de groeiambitie van Port of Zwolle uit te voeren zijn acties nodig. Een aantal acties zijn al in gang gezet en kunnen doorgaan zoals dat nu al gebeurt. Wel zijn de acties specifiek benoemd, omdat dit noodzakelijk blijft om de groeiambitie te kunnen uitwerken.

De vaststelling van de prioritering hangt samen met budget- en beleidskeuzes. Deze budget- en beleidskeuzes zijn nader uitgewerkt in het Businessplan 2020-2025. Er is, vanwege de herkenbaarheid, een onderscheid gemaakt in een viertal thema's; inzicht, integratie, samenwerking en marketing en communicatie. Deze vier thema's zijn ook gebruikt in de Havenvisie 2030.

Inzicht

Er is inzicht nodig in:

- De activiteiten in de havens (goederenstromen, goederensoorten, connectiviteit, type bedrijven, modaliteitskeuze etc.). Een verdergaande mate van digitalisering van processen kan dit inzicht verder verschaffen.;
- De behoeften van bestaande en potentiële nieuw gevestigde bedrijven;
- De behoefte van andere stakeholders van de haven, denk aan overheden, zowel gemeentelijke als provinciaal, en
- De behoefte aan onderwijs, passend bij de Human Capital Agenda van de Regio Zwolle.

Integratie

Het is van belang om te integreren:

- Het beleid en de regelingen, zoals gronduitgiftebeleid, (tarief)verordeningen, marketing en communicatie, etc.;
- De systemen, zoals een systeem voor inning van havengeld, en
- De dagelijkse operatie, zoals de werkzaamheden van de havenmeesters.

Onderdeel van alle genoemde integratie trajecten is het harmoniseren en uniformeren van werkwijzen, processen en regelgeving.

Samenwerking

Er is samenwerking nodig met:

- bedrijven die gevestigd zijn in Port of Zwolle en de keten- en netwerkpartners van deze bedrijven;
- leden van de coöperatie en het accountmanagement van deze gemeenten (Kampen, Meppel en Zwolle);
- omliggende gemeenten en provincies om gezamenlijke doelen vast te stellen en te kunnen realiseren;
- de partners in Ports of Logistics Overijssel (POLO – te weten Port of Deventer en Port of Twente);
- onderwijsinstellingen vanwege de uitdagingen in de Human Capital Agenda
- de (leden van de) Nederlandse Vereniging van Binnenhavens om overkoepelende thema's zoals digitalisering op te kunnen pakken.

Marketing & communicatie

Voor marketing en communicatie is het voortzetten en uitbouwen van de huidige activiteiten van belang om de goede branding van Port of Zwolle voort te zetten.

Bibliografie

- ABN AMRO Economisch bureau. (2018). *Energiemonitor: Beperkt herstel olieprijs in 2019*. Amsterdam.
- ABN AMRO, sector Advisory. (2019). *Stikstof waait breed uit over sectoren*. Amsterdam.
- Bureau Voorlichting Binnenvaart. (2017). *Waardevol transport, de toekomst van het goederenvervoer en de binnenvaart in Europa*. Rotterdam.
- Bureau Voorlichting Binnenvaart. (2020, 01). *Bureau Voorlichting Binnenvaart*. Opgehaald van Factsheet Vergroening:
<https://www.bureauvoorlichtingbinnenvaart.nl/assets/files/Vergroening%20Factsheet.pdf>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2017). *Bevolkingsprognose 2017–2060: 18,4 miljoen inwoners in 2060*. Den Haag: CBS.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2018). *CBS*. Opgehaald van Grote spreiding in productiviteit MKB:
<https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/46/grote-spreiding-in-productiviteit-in-het-mkb>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2018). *Monitor topsectoren 2018 Methodebeschrijving en tabellenset*. Den Haag: CBS.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2019, 02 05). *Branchebeschrijving vervoer en opslag*. Opgehaald van CBS:
<https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2012/37/2012-branchebeschrijving-vervoer-opslag-pub.pdf>
- Centraal Planbureau, Planbureau voor de Leefomgeving. (2015). *Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's*. Den Haag.
- EBRZ. (sd). *Economic Board Regio Zwolle*. Opgehaald van Economische Agenda Regio Zwolle:
<http://ebrz.nl/economischeagenda/inc/doc/Economische-Agenda-Regio-Zwolle-2018-2022-downloadversie.pdf>
- Erasmus Universiteit Rotterdam. (2016). *Binnenhavenmonitor 2015: Economische betekenis van binnenhavens in Nederland in 2014*. Rotterdam.
- Erasmus Universiteit Rotterdam. (2019). *Het Rotterdam effect: de impact van mainport Rotterdam op de Nederlandse economie*. Rotterdam: EUR.
- Erasmus UPT. (2019). *Binnenhavenmonitor 2019*. Rotterdam.
- Green Deal. (2019, 06). *Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens*. Opgehaald van
<https://www.greendeals.nl/sites/default/files/2019-06/Deal%20Tekst%20Green%20Deal%20Zeevaart%20Binnenvaart%20en%20Havens%20juni%202019.pdf>
- ING. (2018). *Media*. Opgehaald van ING:
https://www.ing.nl/media/ING_EBZ_Food_2030_Samenwerking_vanuit_een_nieuwe_mindset_tcm162-52911.pdf
- Marketing Oost. (sd). *Vrijtijdseconomie Nu en in de toekomst*. Zwolle: Marketing Oost.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. (2018). *Landbouw, natuur en voedsel: waardevol en verbonden*. Den Haag.

Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. (2019). *Tabel aantal inwoners gemeenten per 1 januari 2019 op alfabetische volgorde*. Den Haag.

Port of Amsterdam. (2015). *Visie 2030: Port of Amsterdam, Port of partnerships*. Amsterdam.

Port of Rotterdam. (2011). *Havenvisie 2030*. Rotterdam.

Port of Rotterdam. (2019). *Goederenoverslag in de haven*. Rotterdam: Port of Rotterdam.

Port of Rotterdam. (2019). *Havenvisie 2030*. Rotterdam.

Port of Rotterdam. (2019). *Port of Rotterdam*. Opgehaald van Feiten en cijfers haven Rotterdam:
<https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/feiten-en-cijfers-haven-rotterdam.pdf>

Port of Zwolle. (2015). *Statuten Port of Zwolle Coöperatie U.A.* Zwolle.

Port Solutions Rotterdam. (2016). *Visie 2030 Port of Zwolle*.

Rabobank. (2017). *Rabobank*. Opgehaald van De permanente schade van de Brexit:
<https://economie.rabobank.com/publicaties/2017/oktober/de-permanente-schade-van-brexit/>

Regio Zwolle. (2019, 12). *Regio Zwolle Congres*. Opgehaald van https://www.regiozwollecngres.nl/wp-content/uploads/2019/12/METR5695_Regio-Zwolle-MONITOR_2019_v6_LOWRES.pdf

Regio Zwolle. (2019). *Regio Zwolle Monitor 2018*. Zwolle.

Regio Zwolle. (2019). *Regio Zwolle Monitor 2019*. Zwolle.

Regio Zwolle. (2020). *Groeien in balans - Investeren in de arbeidsmarkt - bidbook Regio Zwolle*. Zwolle.

TNO. (2004). *Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie*.

TNO. (2004). *Eindrapport casestudie: "Binnenhaven Wageningen" Case beschrijving ten behoeve van studie 'Economisch Belang Nederlandse Binnenhavens'*. Rotterdam.

