



Visie 2030

Port of Zwolle

Logistieke hub voor het Noordoosten

Inhoudsopgave

MANAGEMENT SAMENVATTING	3
1. PORT OF ZWOLLE ANNO NU	4
1.1 SAMENWERKING IN PORT OF ZWOLLE	4
1.2 PORT OF ZWOLLE EN DE REGIO	4
1.3 SWOT ANALYSE	5
2. PORT OF ZWOLLE: TOEKOMSTSCENARIO'S	6
2.1 TRENDS	6
KLIMAATVERANDERING EN DUURZAAMHEID	6
INTEGRATIE VAN LOGISTIEKE KETENS	6
DIGITALISERING VAN DE LOGISTIEK EN ICT	6
SCHAALVERGROTING IN DE SCHEEPVAART	6
SCHAARSTE IN GRONDSTOFFEN EN CIRCULAIRE ECONOMIE	6
2.2 SCENARIO'S	7
RAMINGEN PORT OF ZWOLLE 2030	7
3. PORT OF ZWOLLE ANNO 2030	9
3.1 ECONOMISCHE CLUSTERS IN 2030	9
3.2 MEERWAARDE VOOR DE REGIO	10
3.3 DUURZAAMHEID	10
4. STRATEGISCHE AGENDA	11
4.1. UITVOERINGSPARAGRAAF	11
5. LITERATUURLIJST	12

Management samenvatting

Port of Zwolle anno nu

Multifunctionele binnenhaven met regionale functie

- overslag 4.800.000 ton en 96.000 teu (2014)
- op- en overslag van containers, droge bulk, natte bulk, agri, zware lading en roro
- 24 hectare vrij uitgeefbaar watergebonden terrein

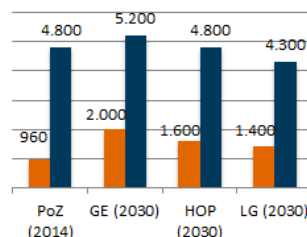
Visie op groei

- Gematigde groei in containersector.
- Gematigde groei tot krimp in overige segmenten.

Groeiambitie: versterken regionale functie!



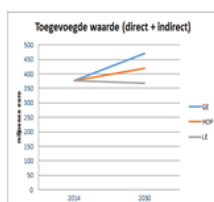
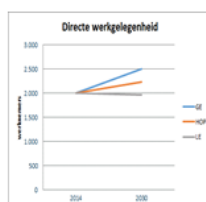
**katalysator
voor de regio**



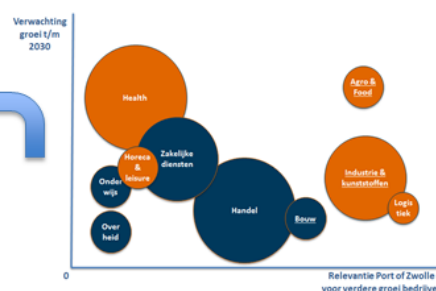
Meerwaarde voor de regio

Meerwaarde in 2030:

- Werkgelegenheid: 2.000 - 2.500 werknemers
- Toegevoegde waarde: € 375 - € 470 miljoen
- Potentiële groei tot 25% t.o.v. 2014



Versterken economische clusters



Port of Zwolle is een multifunctionele binnenhaven met een regionale functie. De overslag in 2014 was 96.000 teu en 4.800.000 ton in overige segmenten. De op- en overslag in overige segmenten is breed verdeeld, droge en natte bulk, roro, agri en zware lading. Hiermee kan Port of Zwolle vrijwel elke goederensoort behandelen. Daarbij is er voldoende ruimte in de haven voor verdere groei.

Port of Zwolle is afhankelijk van de ontwikkelingen in de zeehavens Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen en van de economische groei in de regio Zwolle. Binnen de regio is haar positie sterk, maar de groeimogelijkheden zijn begrensd door het regionale achterland van Port of Zwolle. Een ontwikkeling van een haven met regionale functie naar een haven met een bovenregionale functie ligt gegeven het karakter van Port of Zwolle niet voor de hand.

Er zijn wel mogelijkheden voor groei. Er is afhankelijk van het scenario een zeer gematigde tot flinke groei in de containersector te verwachten. De verwachtingen in de overige segmenten (overslag) gaan van lichte krimp tot lichte groei. Voor 3 van de 5 economische clusters, waarin de regio Zwolle sterk is (Agro & Food, Industrie & Kunststoffen en Logistiek) is Port of Zwolle relevant als facilitator van de groei. Daarbij wordt de relevantie van Port of Zwolle in 2030 alleen maar groter, omdat de sectoren, waarvoor Port of Zwolle relevant is, relatief sterker groeien tot en met 2030.

Het een en ander kan eraan bijdragen dat het economisch belang van Port of Zwolle voor de regio (afhankelijk van het scenario) in 2030 kan toenemen leidend tot een werkgelegenheid van 2.500 werknemers (een groei van 25% t.o.v. 2014) en een toegevoegde waarde tot € 470 miljoen per jaar.

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. De samenwerking tussen de drie gemeenten heeft als doel om bij te dragen aan de groei van de (in)directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de regio Zwolle, duurzaamheid en kennis & innovatie.

Door de samenwerking in Port of Zwolle ontstaat een multifunctionele binnenhaven met een strategische ligging ten opzichte van de drie mainports: de luchthaven Schiphol en de twee zeehavens Rotterdam en Amsterdam.

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 uitbreidingen van bestaande havengebieden op locaties Zuiderzeehaven en Oevers D. Andere redenen voor deze successen zijn de 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 2015 een bruto toegevoegde waarde (productie) van 22 miljard euro en alleen de logistieke sector biedt al meer dan 12.000 personen werkgelegenheid. 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.



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

Figuur 1: Port of Zwolle en de regio

1.3 SWOT analyse

Sterktes • Port of Zwolle is marktleider voor watergebonden transport in het regionale achterland • Groeimogelijkheden: ruimte voor uitbreiding nabij Kampen en Meppel (Oevers S) • Terminals bevinden zich dicht bij eindgebruikers • Hoge frequentie afvaarten in de binnenvaart richting Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen • Beleid: prioriteit voor logistiek • Vertrouwen vanuit het bedrijfsleven	Zwaktes • Port of Zwolle is een regionale haven die regionale achterland bedient (geen bovenregionale en/of hub functie) • Diepgang haven (m.u.v. Zuiderzeehaven) • Geen eigen grond → minder mogelijkheden sturing • Niet watergebonden-bedrijven actief in havengebied • Milieu-/geluid wetgeving beperken ruimte voor groei • Naamsbekendheid Port of Zwolle is beperkt • Verschillende regelingen binnen havengebied Port of Zwolle
 PORT OF ZWOLLE katalysator voor de regio Kansen • Groeimogelijkheden Port of Zwolle door: • Modal shift bestaande goederenstromen • Inbreiding door aantrekken importstromen (Port of Zwolle is nu met name een exporthaven) • Groei bestaande bedrijven (laten excelleren) • Aantrekken nieuwe bedrijven (resultaat vestigingsklimaat) • Ondernemend ontwikkelen Port of Zwolle • Samenwerking tussenliggende en aangrenzende gemeenten zoals Staphorst, Zwartewaterland en Urk • Verdieping van de vaargeul Meppel-IJsselmeer (VIJM) en verbreding van de sluis Kornwerderzand • Goederenvervoer per spoor	Bedreigingen • Afhankelijkheid van beleid gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat (bv. kosten sluisbediening) • Afhankelijkheid van financiering gemeenten • Afhankelijkheid van vestigingsklimaat regio • Concurrerende grensregio's (Lelystad, Coevorden)

Eén van de belangrijkste elementen uit de SWOT analyse is dat Port of Zwolle een sterke positie in de regio heeft, maar dat de potentie wordt begrensd door de omvang van het te bedienen achterland (regionale functie). Gezien de ligging van Port of Zwolle ten opzichte van het achterland van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen is Port of Zwolle wel een belangrijke achterlandpartner, maar is een bovenregionale hubfunctie niet waarschijnlijk. De ligging ten opzichte van Bremen en Hamburg is gunstig, ware het niet dat beide havens met name via spoor lading naar het achterland vervoeren. Port of Zwolle is geen spoorhaven. Dit geeft een duidelijke begrenzing voor de toekomstscenario'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 aanvoerhavens van Port of Zwolle, de zeehavens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. 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 2030.

2.1 Trends

We zien de volgende trends die invloed hebben op de manier hoe we in 2030 het havenbedrijf inrichten en leiden.

Klimaatverandering en duurzaamheid

De ingezette klimaatverandering leidt tot extremer weersituaties, denk aan hetere zomers, heftigere 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 directe gevolgen voor afzetmarkten. Producten worden lokaal (of lokaler) geproduceerd en genuttigd en consumenten zijn bereid meer te betalen voor duurzamere producten.

Integratie van logistieke ketens

Ketenintegratie is samenwerking binnen en tussen de opeenvolgende schakels binnen een logistieke keten. Deze trend is al enige tijd gaande. Dit zal naar verwachting verder vorm krijgen in de toekomst. Dit stelt hoge eisen aan organisaties en bedrijven. Deelname aan ketens en netwerken zijn daarbij cruciaal om toekomstbestendig te zijn.

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. Een andere trend die in gang is gezet is de zelfrijdende auto. Dit biedt mogelijkheden en kansen voor de logistiek.

Schaalvergroting in de scheepvaart

De afgelopen jaren heeft een verdere schaalvergroting van transportmiddelen plaatsgevonden (MSC Oscar als grootste containerschip, grotere vliegtuigen en LZV's). De MSC Oscar kan op dit moment al meer dan 19.000 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.

Schaarste in grondstoffen en circulaire economie

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. De consequenties hiervan zullen grote effecten hebben op de

wereldwijde economie. Een van de consequenties is dat de circulaire economie een grote vlucht zal nemen. Hergebruik van materialen en het recyclen van afval zal sterk ontwikkelen.

2.2 Scenario's

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

Global Economy (GE)

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

High Oil Price (HOP)

De uitgangspunten van HOP zijn een hoge olieprijs, gematigde economische groei en een strikt milieubeleid met als gevolg een relatief snelle verduurzaming van industrie en logistiek. Dit lijkt voor nu minder reëel (hoge olieprijsen), maar voor de volledigheid hebben wij deze wel meegenomen.

Low Growth (LG)

De uitgangspunten van LG zijn lage economische groei en een lage olieprijs. Fossiele brandstoffen blijven dominant en het milieubeleid is gematigd.

Voor de raming van de toekomstige containerstromen is in alle scenario's gekeken naar de prognoses van Rotterdam, vanwege de dominante positie en de verdere ingebruikname van de containerterminals op de Tweede Maasvlakte. Voor de ramingen van de andere goederensoorten is gekeken naar de groei in de Hamburg - Le Havre range¹. Port of Zwolle kan alle goederensoorten behandelen in haar havengebieden en is dus niet afhankelijk van bepaalde verwachte groei in niches.

Ramingen Port of Zwolle 2030

In figuur 2 zijn de huidige overslag (2014) en ramingen van de overslag in 2030 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.

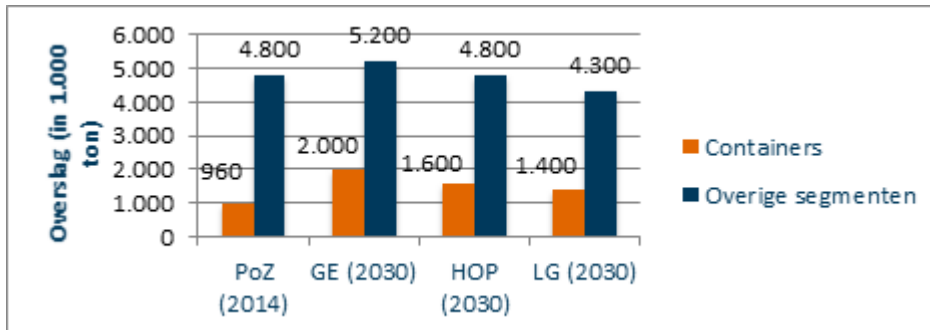
Bij de groeiramingen is geen rekening gehouden met exogene gebeurtenissen, denk hierbij bijvoorbeeld aan een situatie zoals geschetst in de casus "Vestiging distributiecentrum Nike op locatie in het achterland van Haven Antwerpen". Als een grote partij zich vestigt in de regio Zwolle heeft dit direct een grote invloed op de ramingen.

Casus: vestiging distributiecentrum Nike op locatie in achterland Haven Antwerpen

In 2014 heeft Nike ervoor gekozen om het Europese distributiecentrum voor 'footwear' te vestigen langs het Albertkanaal in Ham, België. Ham is een dorp met circa 10.000 inwoners. Door de vestiging van Nike worden er naar verwachting 500 extra arbeidsplaatsen gerealiseerd in 2020. De aan- en afvoer van de goederen gebeurt voor 99% via de binnenvaart. (Hiermee worden 14.000 potentiële vrachtwagenritten in de regio bespaard.)

¹ 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.

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 geen sprake van groei, in het LG scenario is er zelfs sprake van krimp in de overige segmenten



Figuur 2: Ramingen Port of Zwolle 2030 (containers ook uitgedrukt in tonnen)

De taak van Port of Zwolle is hierin 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 2030

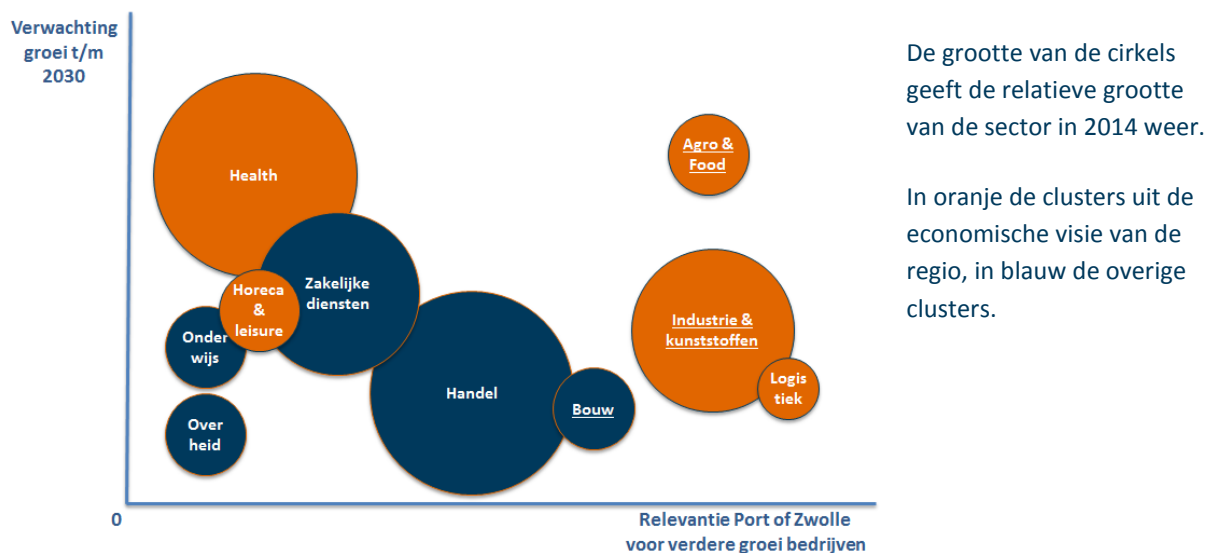
3.1 Economische clusters in 2030

Op dit moment zijn er in de regio Zwolle 310.000 arbeidsplaatsen (2015). Afhankelijk van het gekozen scenario zal het aantal arbeidsplaatsen in 2030 gelijk blijven (LG) dan wel stijgen met maximaal 30.000 arbeidsplaatsen (GE). De bevolking in de regio zal afhankelijk van het scenario toenemen (GE) dan wel gelijk blijven (LG), terwijl het aantal huishoudens in beide scenario's toe zal nemen.

Het is daarbij de verwachting (zonder grote beleidswijzigingen) dat de regio in het bijzonder verder voort zal bouwen op de economische clusters, waar zij sterk in is. In de economische visie op de regio Zwolle zijn de volgende 5 economische clusters geïdentificeerd: **Agro & Food, Health, Kunststoffen, Vrijtijdseconomie** en **Logistiek**.

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 2030 naar sector. Daarbij verschilt de faciliterende functie van Port of Zwolle bij het mogelijk maken van deze groei. Bv. een groei in Agro & Food betekent dat het relevanter is dat Port of Zwolle 'meegroeit' om de groei van de overslag van Agro & Food te kunnen faciliteren. Voor een groei in de sector Health is het veel minder relevant, dat Port of Zwolle meegroeit.

In figuur 3 zijn de verschillende sectoren uitgezet naar te verwachten groei tot en met 2030 en naar de relevantie van Port of Zwolle voor de verdere groei van de sector.



Figuur 3: Sectoranalyse

Voor 3 van de 5 economische clusters, waarin de regio Zwolle sterk is (Agro & Food, Industrie & Kunststoffen en Logistiek) is Port of Zwolle relevant als facilitator van de groei. De sectoren, waarvoor Port of Zwolle relevant is, groeien relatief sterker tot en met 2030, waardoor de relevantie van Port of Zwolle in 2030 alleen maar groter wordt.

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, in het bijzonder omdat de regio Zwolle een productieregio is (wat betekent dat Port of Zwolle vooral een exportfunctie heeft).

Deze exportfunctie van Port of Zwolle biedt 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).

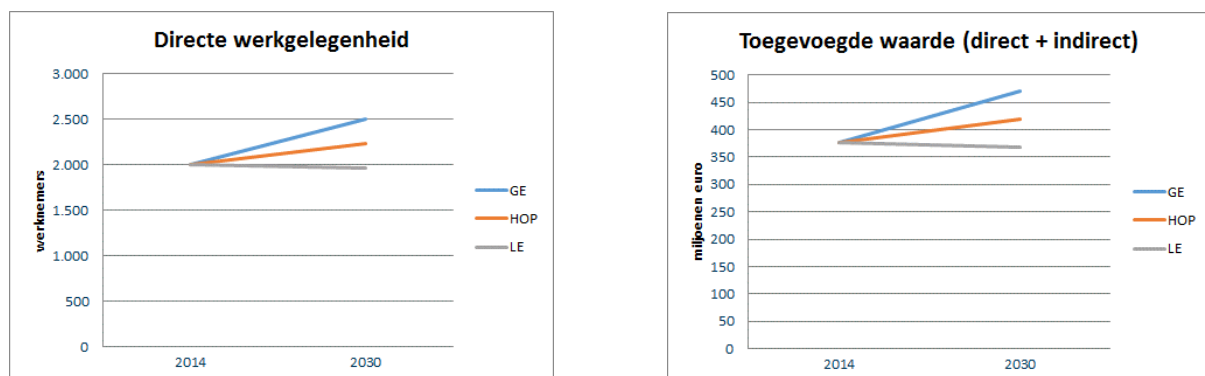
3.2 Meerwaarde voor de regio

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 TNO voor het in beeld brengen van de economische belangen van Nederlandse Binnenhavens is een analyse gemaakt van het economisch belang van Port of Zwolle. Aan de hand van de goederenstromen (zie hoofdstuk 2) is vervolgens een vergelijking gemaakt van 2014 en 2030. 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 2.000 werknemers en een toegevoegde waarde van 375 miljoen euro. Afhankelijk van het scenario zal dit gelijk blijven (LG-scenario) dan wel doorgroeien (GE-scenario) naar 2.500 werknemers en een toegevoegde waarde van 470 miljoen euro.



Figuur 4: Economisch belang Port of Zwolle

3.3 Duurzaamheid

Economische groei heeft altijd effect op duurzaamheid en 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 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.

4. Strategische agenda

Port of Zwolle is het havenbedrijf van de gemeenten Kampen, Meppel en Zwolle en marktleider in de regio voor watergebonden transport. Gezien de ligging van Port of Zwolle en het achterland dat zij bedient en kan bedienen heeft Port of Zwolle een regionale functie. Dit zorgt voor een begrenzing van de toekomstige groei van de goederenstromen die afgehandeld kunnen worden. Die groei is afhankelijk van de ontwikkeling in de economische regio en de ontwikkelingen in de mainports Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen en Schiphol. Als er naar verschillende scenario's wordt gekeken is de groei gematigd en ligt het zwaartepunt in de groei van de containerafhandeling.

De rol van Port of Zwolle bestaat uit het faciliteren van bedrijven om deze groei te kunnen bewerkstelligen. Hierin kan Port of Zwolle hét verschil maken. Door te weten wat bedrijven willen, door ervoor te zorgen dat het bedrijven zo gemakkelijk mogelijk wordt gemaakt en door ervoor te zorgen dat bedrijven weten dat je er bent.

4.1. Uitvoeringsparagraaf

Om de rol en de ambitie van Port of Zwolle waar te kunnen maken is een strategische agenda opgesteld, waarin langs verschillende thema's (inzicht, integratie, samenwerking en marketing & communicatie) de belangrijkste aandachtspunten zijn beschreven.

Inzicht:

- Inzicht in wat er gebeurt in de haven (goederenstromen, goederensoorten, connectiviteit, type bedrijven, modaliteitskeuze etc.).
- Inzicht in behoeften bestaande en nieuwe bedrijven.
- inzicht in behoeften andere stakeholders (o.m. overheden).

Integratie:

- Integratie van beleid en regelingen, zoals gronduitgiftebeleid, tarievenbeleid, marketing en communicatie, etc.
- Integratie van systemen, zoals systeem inning havengeld.
- Integratie van de operatie.

Samenwerking:

- Samenwerking met bedrijven, leden, accountmanagement, omliggende gemeenten, provincies, keten- en netwerkpartners en onderwijs- en onderzoeksinstituten om gezamenlijke doelen vast te stellen en te kunnen realiseren.
- Voer een sterke lobby namens alle stakeholders voor gemeenschappelijke belangen.

Marketing & communicatie:

- Voortzetten en uitbouwen marketing & communicatieactiviteiten.

Een nadere uitwerking van deze uitvoeringsparagraaf is te vinden in het business plan 2016-2020.

5. Literatuurlijst

Bron	Titel	Jaar
Bureau Voorlichting Binnenvaart	Waardevoltransport 2016-2017	2015
CPB & PBL	Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's	2015
Ecorys	Logistieke Visie Zwolle-Kampen-Meppel	2012
Ecorys	Havenvisie Zwolle-Kampen-Meppel	2012
Hamburg Port Authority	Hamburg is staying on course. The port development plan to 2025	2012
Port of Amsterdam	Visie 2030	2015
Port of Antwerp	Haven in cijfers 2014	2015
Port of Rotterdam	Havenvisie 2030	2011
Port of Rotterdam	Ramingen overslag haven Rotterdam in 2030	2011
Port of Rotterdam	Aan- en afvoeren goederen haven Rotterdam	2015
Port of Rotterdam	Haven in cijfers	2015
Port of Rotterdam	Goederenoverslag Hamburg – Le Havre range	2015
Port of Zwolle	Statuten Port of Zwolle Coöperatie U.A.	2015
Regio Zwolle	Werkplan Economie 2015-2020	2015
Schiphol Group	2014 Feiten & Cijfers	2015
Stichting Metropool Zwolle	Regio Zwolle Monitor 2015	2015
TNO	Blue Ports: Knooppunten voor de regionale economie	2004
Transportation Research Board	Multimodal Corridor and Capacity Analysis	
	National Research Council Manual	1998
Zeeland Seaports	Jaarbericht 2014	2015

Colofon

Maart 2016

Uitgave

Port of Zwolle

Tekst

Port Solutions Rotterdam in samenwerking met Port of Zwolle

Website

Op www.portofzwolle.nl is meer informatie te vinden over Port of Zwolle.