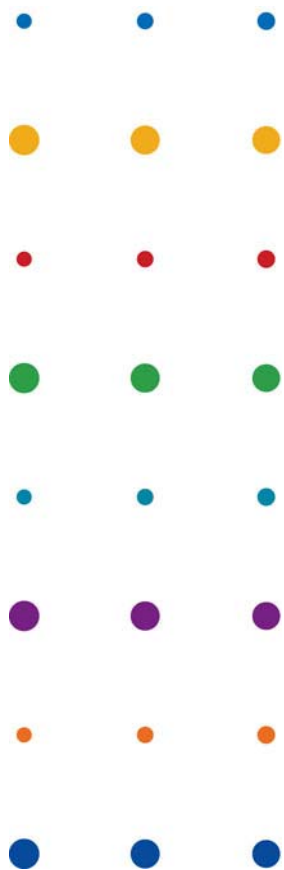


Ontwikkelingsvisie Havens IJsseldelta Kampen



Zuiderzeehaven Kampen

juni 2009

Ontwikkelingsvisie Havens IJsseldelta Kampen

dossier : C4943.01.001
registratienummer: : WA-HW2009028
versie : 29 juni 2009

juni 2009

INHOUD	BLAD
SAMENVATTING	2
1 INLEIDING	4
2 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Marktontwikkelingen	7
2.3 Ontwikkelingen in logistieke netwerken	9
2.4 Innovaties en samenwerking	9
2.5 Duurzaamheid	10
3 NATIONALE EN REGIONALE BELEIDSKADERS	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Nationaal beleid	11
3.3 Regionaal beleid	13
3.4 Lokaal beleid	16
3.5 Conclusies beleidsomgeving	16
4 POSITIONERING HAVENS IJSSELDELTA	18
4.1 Karakteristiek van de Zuiderzeehaven	18
4.2 Ontwikkelingskansen	21
4.3 Sterke en zwakke punten	24
5 ONTWIKKELINGSVISIE	25
5.1 Ambitie	25
5.2 Ontwikkelingsplan	25
5.3 Ontwikkelingsvisie	27
6 COLOFON	29

SAMENVATTING

1. De Ontwikkelingsmaatschappij Zuiderzeehaven CV heeft een gedragen en gedegen ontwikkelingsvisie voor de havens in de IJsseldelta Kampen nodig. In deze visie worden de belangrijkste troeven van de Zuiderzeehaven optimaal benut. De Zuiderzeehaven speelt daarin een belangrijke rol. De verdere ontwikkeling van de Zuiderzeehaven zal bijdragen tot de opwaardering van de havens in de IJsseldelta Kampen.
2. Zowel overheid als bedrijfsleven gaat sterker in zetten op de binnenvaart, als alternatief voor het dominante wegvervoer. Een goede fysieke infrastructuur en huisvestingsmogelijkheden nabij logistieke knooppunten zijn daarbij belangrijk, zowel voor de inkomende logistiek (zee- en luchthavens) als voor de uit- en doorgaande logistiek (achterlandverbindingen).
3. Na de huidige economische crisis wordt een sterke groei verwacht van het goederenvervoer. Naast grote zeehavens is er plaats voor de ontwikkeling van kleinere, veelal gespecialiseerde zeehavens, bijvoorbeeld Delfzijl, Harlingen, Vlissingen en Wilhelmshaven (Duitsland). Om deze slag te overleven gaan zee- en binnenhavens steeds vaker strategische allianties aan. Dit gebeurt niet alleen in dezelfde 'regio'. Samenwerking wordt steeds belangrijker in de ontwikkeling van nieuwe concepten. Dit is voor Kampen interessant. Vanuit de bestaande samenwerking tussen de Zuiderzeehaven en de haven van Harlingen en de IJsselmeeralliantie ontstaan steeds meer kansen voor de verbreding en verdieping van de aanvoerroutes over water, zoals de Kornwerderzandsluis.
4. De trend naar containerisatie heeft de mogelijkheid geopend om significante schaalvoordelen te realiseren, resulterend in de concentratie van scheepslijnen in een beperkt aantal hubhavens (Antwerpen, Hamburg en Rotterdam) en een schaalvergroting in de gebruikte scheepstypes. Een direct gevolg van de concentratietrend zijn de langere afstanden die over land moeten worden afgelegd. De noodzaak voor het opzetten van terminals op nieuwe locaties neemt toe.
5. Duurzaamheid wordt binnen enkele jaren één van de belangrijkste punten op de agenda van de overheid en het bedrijfsleven. Als binnenhaven moet hier rekening mee worden gehouden. Er ontstaan mogelijkheden voor havens zich als "Greenport" te gaan positioneren.
6. De beleidsomgeving geeft duidelijk aan dat het verder ontwikkelen van het vervoer over water gewenst is. De uitgangspunten voor de verdere uitbreiding van de Zuiderzeehaven (Tweede Zuiderzeehaven) zijn gunstig.
7. Uit de positie van de havens in de IJsseldelta Kampen worden de volgende conclusies getrokken:
 - De havens in de IJsseldelta Kampen nemen qua oppervlakte een vierde plaats in West Europa in, maar de overslagcijfers liggen ver onder de cijfers van de buitenlandse havens;
 - Kampen heeft met de PPS constructie meer mogelijkheden om tot snelle ontwikkeling te komen. Een standvastig en ondersteunend overheidsbeleid is hierbij een belangrijke voorwaarde;
 - De uitdaging voor de havens in IJsseldelta Kampen ligt nu in het verschuiven van de havenfuncties van industriële functies naar (meer) waardedoelvoeging, zoals bij transport, distributie en logistiek.
8. De havens in de IJsseldelta Kampen moeten zich duidelijker gaan profileren als binnenlands knooppunt met een draaischijffunctie tussen de zeehavens (Amsterdam, Rotterdam), Noord-Nederland (Harlingen) en het noordelijke deel van het Ruhrgebied. De havens in de IJsseldelta

Kampen staan aan het begin van het ontwikkelingsproces. De uitgangspositie is niet slecht, maar behoeft versterking.

9. In de realisatie van de ontwikkelingsvisie staat het creëren van gunstige voorwaarden centraal. De volgende acties zijn gewenst:
- Verdere ontwikkeling van de havenvisie. De gemeente Kampen, provincie Overijssel en andere actoren moeten het proces van nut en noodzaak over aanpassingen en uitbreidingen van de havens in de IJsseldelta Kampen goed organiseren en faciliteren. De belangrijkste prioriteit is het vergroten van het gebruik van de havens in de IJsseldelta. Het verdient voorkeur dit met de bedrijven ter plaatse en in de regio op te pakken;
 - De havens in de IJsseldelta Kampen moeten aansluiting vinden bij andere strategische partners. Het ligt voor de hand verdere samenwerking te zoeken met Harlingen, andere kleinere havens rondom het IJsselmeer en de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam;
 - Op korte termijn vormt de bereikbaarheid van de havens in de IJsseldelta Kampen een belangrijk aandachtspunt. Het gaat hier vooral om de dimensionering van de Kornwerderzandsluis. Via de IJsselmeeralliantie moet het mogelijk zijn dit project op de politieke agenda te krijgen;
 - Voldoende ruimte moet worden gegarandeerd in de havens van de IJsseldelta Kampen, zowel fysiek als in milieugebruiksruimte. De analyses tonen aan dat deze ruimte binnen enkele jaren benut zal zijn. De ontwikkeling van nieuwe terreinen is gewenst. Ruimte is een strikte voorwaarde voor de ontwikkeling van industriële, transport, distributie en logistieke activiteiten;
 - Gerichte ladingacquisitie. Samen met regionale partners moeten de havens in de IJsseldelta Kampen gericht opzoek gaan naar mogelijkheden om internationale ladingstromen aan te trekken. Het gaat vooral om grote bedrijven in de transport, distributie en logistieke sector.

1 INLEIDING

De regio Zwolle-Kampen is in ontwikkeling

Binnen de IJsseldelta ontwikkelt de regio Zwolle-Kampen zich snel. De Netwerkstadvisie Zwolle-Kampen geeft aan dat de komende jaren veel investeringen zijn voorzien in de ontwikkeling van woningen, werklocaties (A28 Zone), infrastructuur (Ombouw Rijksweg 50, de komst van de Hanzelijn) en gebiedsontwikkeling (Bypass Kampen). Veel ideeën uit de netwerkstadvisie zijn vertaald in de Structuurvisie Kampen, die op 28 mei 2009 is vastgesteld door de gemeenteraad van Kampen. De regio zal de komende jaren duidelijker op de kaart van Nederland worden gepositioneerd en sneller bereikbaar zijn naar en vanuit de economische zwaartepunten in Nederland. In de IJsseldelta heeft de gemeente Kampen een bijzondere positie. Kampen heeft door zijn ligging aan het Keteldiep/Ketelmeer, met een directe aansluiting op het IJsselmeer en de IJssel, uitstekende waterverbindingen met het achterland voor vervoer via zowel de binnenvaart als kustvaart (kruiplijncoasters tot circa 2.000 ton). Daarnaast beschikt Kampen over meerdere grotere havenbekkens, zoals de Zuiderzeehaven, de Haatlandhaven, de havens van BetonSon en Scheepswerf Peters en de langskade aan de IJssel. Met de snelle ontwikkeling van de Zuiderzeehaven richt de gemeente Kampen zich op verdere uitbouw van de binnenhavenfuncties en de watergebonden bedrijvigheid. De ontwikkeling van de Zuiderzeehaven speelt hierbij een belangrijke rol.

Ontwikkelingskansen in de IJsseldelta zijn voor handen

De havenbekkens in de gemeente Kampen behoren met een totale jaarlijkse overslag van ongeveer 1,5 tot 2 miljoen ton tot de grotere binnenhavens in Nederland. De regio Zwolle-Kampen behoort, in oppervlakte gemeten, tot de grotere binnenhavens in West Europa. Echter, gemeten in vervoersprestatie en economische toegevoegde waarde, blijft de ontwikkeling van de havenbekkens in de regio Zwolle-Kampen sterk achter in vergelijking tot andere grote binnenhavens in West Europa. De regio Zwolle-Kampen heeft duidelijk nog veel ontwikkelingsmogelijkheden en de uitdaging is om meer toegevoegde waarde te bereiken.

Kampen kent zeven bedrijventerreinen, waarvan vier bij Kampen en drie bij IJsselmuiden. Het grootste aaneengesloten bedrijvengebied ligt ten noorden van Kampen, tussen de IJssel en de N50. Deels is hier watergebonden bedrijvigheid aanwezig rond de recent aangelegde Zuiderzeehaven, deels opslag en 'maakindustrie' (Haatland) en deels hoogwaardige bedrijfshallen en enkele kantoren (Bedrijventerrein Rijksweg 50 = RW50). Hier wordt het terrein Melmerpark ontwikkeld, naast de afrit van de N50. In de IJsseldelta (vooral in de gemeente Kampen) is een gebied 405 ha groot aaneengesloten havengebied beschikbaar. Samen zijn deze terreinen goed voor een voorraad van 333 hectare netto bedrijventerrein (405 ha bruto). De voorraad is voor ruim driekwart uitgegeven. Per begin 2007 is er nog een areaal uitgeefbaar aanbod ter grootte van 76 ha netto. Dit aanbod is geconcentreerd op twee terreinen: de Zuiderzeehaven en Bedrijvenpark Rijksweg 50. Deze terreinen moeten voorzien in de opgave het aanbod gemengd terrein op peil te houden en de vestigingsmogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid uit te bouwen. Veruit het grootste terrein in Kampen is Haatland. Het totale ruimtebeslag van dit terrein is 220 ha (bruto); de totale netto oppervlakte bedraagt 184 ha. Het bedrijventerrein Haatland is een samenvoeging van zeven in de tijd gezien afzonderlijk ontwikkelde terreinen. Haatland is sinds de eeuwwisseling nagenoeg geheel uitgegeven. In de regio is verder geen vergelijkbaar aanbod voor deze havengebonden markt beschikbaar.

De Zuiderzeehaven Kampen is het grootste en nieuwste havenbekken in de IJsseldelta Kampen. Achter de ontwikkeling van de Zuiderzeehaven staat een publiekprivate samenwerking (PPS). Deze bestaat uit de private partijen: Dura Vermeer, Dredging International en de Vries & van de Wiel en de publieke partijen: de gemeenten Kampen en Zwolle en de provincie Overijssel. Deze zes partijen opereren gezamenlijk in de

Ontwikkelingsmaatschappij Zuiderzeehaven C.V. en zijn verantwoordelijk voor alle facetten die komen kijken bij het beheren en ontwikkelen van de Zuiderzeehaven. Het industrieterrein van de Zuiderzeehaven beslaat een oppervlakte van ongeveer 50 ha. Belangrijk is dat bedrijven in milieucategorie 1 t/m 5 zich kunnen vestigen op het industrieterrein van de Zuiderzeehaven.

Ontwikkelingsvisie gewenst

De Ontwikkelingsmaatschappij Zuiderzeehaven C.V is ambitieus en heeft een gedragen en gedegen ontwikkelingsvisie nodig. In deze visie worden de belangrijkste troeven van de Zuiderzeehaven optimaal worden benut in relatie tot de ontwikkelingen in IJsseldelta en overige havenbekkens in Kampen. In het jaar 2000 hebben Zwolle en Kampen een convenant afgesloten, waarin wordt gestreefd naar een intensieve samenwerking op het gebied van onder meer de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Het streven is de ontwikkeling goed te spreiden en verdelen over de regio Zwolle-Kampen. De Zuiderzeehaven speelt daarin een belangrijke rol. In combinatie met de grondige revitalisering van het naburige bedrijventerrein Haatlandhaven en de aanleg van het haven terrein Bedrijvenpark Rijksweg 50 (en in het zuidpunt daarvan: Melmerpark) zal dit bijdragen tot de opwaardering van het gehele gebied.

Het bedrijventerrein Zuiderzeehaven neemt qua kenmerken een bijzondere positie in. Het terrein lijkt voor Kampen een nieuwe markt aan te boren. Het biedt vestigingsmogelijkheden aan bedrijven met een behoefte aan diep vaarwater of aan bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. De specifieke kwaliteiten van het huidige terreinaanbod zijn nieuw voor Kampen en de regio. Dit biedt de mogelijkheid activiteiten aan te trekken die tot op heden niet in beeld zijn voor vestiging in Kampen.

Uit de Quick Scan marktbehoefte natte Kavels Kampen¹ blijkt dat de bedrijvigheid in de havenlogistiek industrieel cluster in Kampen volop groeipotentie heeft. Inmiddels is ruim 70% van de bedrijfsgrond op het terrein Zuiderzeehaven verkocht. Indien het uitgifte tempo van de grond met dezelfde snelheid doorgaat is het terrein Zuiderzeehaven binnen een jaar uitgegeven. Indien de gemiddelde uitgiftesnelheid van bedrijventerrein in de gemeente Kampen (het zogenaamde langjarige gemiddelde) zou gelden voor het resterende aanbod op Zuiderzeehaven is het terrein in drie jaar uitgegeven. Uit de Quick Scan blijkt dat wanneer alle mogelijkheden voor verantwoord ruimtegebruik worden toegepast, een opgave resteert voor watergebonden bedrijfsvestigingsmogelijkheden van 79 hectare netto:

Opgave watergebonden bedrijvigheid tot 2030	126
minus: voorraad Haatland	-1
minus: voorraad Zuiderzeehaven	-15
Effect intensivering van de opgave	-12,6
Ruimtewinst door herstructurering	-18,4
<hr/>	
Resteert: netto opgave tot 2030	79

De uitgifte van grond in de IJsseldelta loopt snel en op termijn (richting 2030) is minimaal 79 ha nodig. Dit betekent dat uitbreiding van watergebonden bedrijventerreinen gewenst is, om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen. Verdere uitbreiding van de Zuiderzeehaven kan gewenst zijn.

¹ DHV: Quick Scan marktbehoefte natte kavels Kampen, januari 2009

De Ontwikkelingsmaatschappij Zuiderzeehaven heeft DHV verzocht een ontwikkelingsvisie voor de havenbekkens in Kampen op te stellen. In deze visie wordt een strategie ontwikkeld om het onderscheidende vermogen van de havens in Kampen en de Zuiderzeehaven optimaal te benutten.

De visie moet inspelen op belangrijke trends en ontwikkelingen in de markt om waardetoevoeging te bereiken en passend in de huidige beleidskaders van de gemeente Kampen, gemeente Zwolle en de provincie Overijssel. Een belangrijke rol is weggelegd voor de positionering van regio Kampen-Zwolle als knooppunt voor transport, distributie en logistiek. Belangrijke aanknopingspunten hierbij zijn:

- De positie van de havens in Kampen in nationaal en internationaal perspectief;
- Kansen om waardetoevoeging te creëren;
- Uitwerking van het gewenste logistiek concept
- De regionale positionering (Poort van Overijssel);
- De profilering van de havens, waaronder de Zuiderzeehaven (ruim 400 ha, inclusief Haatlandhaven);
- Strategische samenwerking met andere zee- en binnenhavens, bijvoorbeeld: Harlingen, Amsterdam en Rotterdam in Nederland of Hamburg en Willemshaven in Duitsland;
- Aanhaken op de provinciale netwerkanalyse binnenhavens en binnenvaart;
- Aantrekken van internationale ladingstromen.

De ontwikkelingsvisie dient als opmaat voor de marketing van het havengebied. Verder dient de visie als de leidraad voor een slimmer, duurzaam en effectief gebruik en ontwikkeling van de havens in de IJsseldelta Kampen.

Dit rapport beschrijft de ontwikkelingsvisie voor de havens in de IJsseldelta Kampen in het algemeen en de Zuiderzeehaven Kampen in het bijzonder. Het rapport is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 gaat in op de trends en ontwikkelingen op gebied van transport, distributie en logistiek;
- Hoofdstuk 3 beschrijft de nationale, regionale en lokale beleidskaders in de regio Kampen-Zwolle;
- Hoofdstuk 4 analyseert de positionering en ontwikkelingskansen voor de Zuiderzeehaven;
- Hoofdstuk 5 beschrijft de ontwikkelingsvisie.

2 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

2.1 Inleiding

Hoewel op dit moment het economische tij tegenzit, is inzicht in de belangrijkste trends en ontwikkelingen in transport, distributie en logistiek gewenst. Immers het zware economische weer biedt op termijn juist kansen voor de ontwikkeling van de havens in de IJsseldelta Kampen. Met de ontwikkeling van een visie wordt de basis gelegd voor de toekomstige ontwikkeling, zodat de regio klaar is voor de toekomst als de markt weer aantrekt. Naar verwachting zal het vervoer snel weer aantrekken en wellicht een inhaalslag maken, zodra de economie weer aantrekt.

In tal van studies en artikelen worden de trends en ontwikkelingen in het goederenvervoer weergegeven. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen uit deze studies en artikelen beschreven aan de hand van vier thema's:

- Marktontwikkelingen;
- Ontwikkelingen in logistieke netwerken;
- Innovatie;
- Duurzaamheid.

2.2 Marktontwikkelingen

Positie wegvervoer staat onder druk

De huidige ontwikkelingen in de transportsector, met een overwicht van het wegtransport, leiden steeds meer tot congestie en vervuiling. Indien geen vergaande acties worden ondernomen zullen deze negatieve effecten blijven toenemen met aanzienlijke negatieve gevolgen voor mens en milieu. Om deze redenen wil de Europese Unie transport dat energiezuiniger is, minder vervuult en veiliger is. Samen met het spoorvervoer en het zeevervoer over korte afstand (zogenoeten shortsea), beschikt de binnenvaart nog over grote capaciteitsreserves. Het ligt dan ook voor de hand dat zowel overheid als bedrijfsleven sterker in gaan zetten op de binnenvaart.

Verschuiving van economische activiteiten genereert extra goederenstromen

Sinds 2000 groeien de internationale logistieke stromen door verplaatsing van productie naar lage-lonen landen (Centraal- en Oost-Europa en Zuidoost-Azië). Dit proces wordt nog versneld door 'de-verticalisatie', waarin (voorheen geïntegreerde) grote industriële ondernemingen omvangrijke delen van hun productie uitbesteden aan gespecialiseerde productiebedrijven. De afzetmarkten blijven echter (voorlopig) dezelfde: de rijke Westerse landen. Als gevolg van deze toenemende geografische onbalans tussen productie en afzet blijft het internationale transport, op de langere termijn, zeer sterk groeien. Dat productieactiviteit en -werkgelegenheid uit West-Europa verdwijnt, is echter niet het hele verhaal. Er komen - naast fysieke supply chain-activiteiten als transport en opslag - ook nieuwe activiteiten terug. De diversificatie van de productieketen leidt er immers toe, dat productie deels wordt 'uitgesteld'.

De goederen uit bijvoorbeeld China zijn nog niet 'klant-klaar' maar moeten in West-Europa nog worden geassembleerd, gemodificeerd, geprogrammeerd, verpakt, en voorzien van de juiste papieren en adressen. Deze activiteiten, die met de verzamelterm 'Value Added Logistics' worden aangeduid, zijn dan ook sterk gegroeid. Ook dit is feitelijk een voorbeeld van 'de-verticalisatie', zij het aan de achterkant in plaats van de voorkant van het productieproces.

Maar ook de 'back office'-diensten die samenhangen met de levering aan klanten worden in West-Europa uitgevoerd. Dit betreft taken zoals de administratie, facturatie, vrachtbetalingen en fiscale afhandelingen van goederenstromen. Deze 'Value Added Services' worden veelal door Europese dienstverleners uitgevoerd. Zowel de fysieke supply chain-activiteiten als de 'Value Added' diensten groeien dan ook sterk als gevolg van de geografische productieverhuizingen.

Natuurlijk spelen 'traditionele' logistieke vestigingsfactoren nog steeds een belangrijke rol in deze afweging. Een goede fysieke infrastructuur en huisvesting nabij de logistieke knooppunten blijven belangrijk, zowel voor de inkomende logistiek (zee- en luchthavens) als voor de uit- en doorgaande logistiek (achterlandverbindingen). Nederland 'scoort' hierop nog steeds uitstekend met de mainports Rotterdam en Schiphol en met haar netwerk van grote rivieren naar het Duitse achterland (zij het, dat het relatieve economische belang van het Duitse achterland zelf afneemt door verschuiving van economische activiteiten van het Ruhrgebied, richting Centraal- en Oost-Europa).

Specifieke trends vervoer over water

Het in de vaart brengen van steeds grotere schepen is een structurele trend sinds de jaren negentig. Ook in de binnenvaart neemt de gemiddelde scheepsgrootte fors toe. Kleine schepen (zoals spitsen van 350 ton) verdwijnen structureel uit de opbouw van de Nederlandse en West-Europese binnenvloot.

Verder neemt de containerisatie steeds verder toe. In de periode 2000-2004 groeide de overslag in zeehavens met ruim 9,5% per jaar, terwijl de totale overslag in zeehavens met slechts 0,5% per jaar toenam. Containers zijn dus een duidelijke groeiemarkt. De trend naar containerisatie heeft de mogelijkheid geopend om significante schaalvoordelen te realiseren, resulterend in de concentratie van scheepslijnen in een beperkt aantal hubhavens (Antwerpen, Hamburg en Rotterdam) en een schaalvergroting in de gebruikte scheepstypes. Een direct gevolg van de concentratietrend zijn de langere afstanden die over land moeten worden afgelegd als gevolg van de vraag naar deur-tot-deur dienstverlening en een sterkere druk op de prijs van het landvervoer. De huidige containerterminals groeien sterk, daardoor noodzaak voor opzetten van terminals op nieuwe locaties.

De transportwijze die op een efficiënte manier grote volumes kunnen vervoeren, zoals binnenvaart en spoorvervoer, krijgen een concurrentievoordeel. Binnenhavens en intermodale inland terminals zullen steeds meer een essentieel onderdeel vormen van het intermodale distributienetwerk, zowel in de vorm van inland hubs als in kleinere feeder terminals.

Tenslotte worden innovatieve concepten ontwikkeld, waarbij het gebruik van automatische laad- en losfaciliteiten op het schip (AMSBarge) worden toegepast. Dit maakt het mogelijk overslag van gestandaardiseerde laadeenheden te doen zonder de aanwezigheid van een kraan op de wal. Zeer recent is daar het RORO vervoer ook bijgekomen. Op 19 april 2009 werd testvaart met een RORO-schip tussen Rotterdam-Tiel-Hoorn uitgevoerd. In dit project werken 11 bedrijven samen om hun goederenstromen duurzaam te af te wikkelen door trailers onbegeleid met het schip te vervoeren. Ook dit is een laagdrempelig project, dat geen investeringen nodig heeft. Het is een uniek project, dat in Nederland nog nooit is vertoond. Het project leidt op jaarbasis tot een vrachtautokilometerreductie van ruim 3 miljoen kilometers, of wel ruim 300 km. weglengte op de hoofdwegen. Een andere ontwikkeling ligt op het gebied van zogenaamde koppelverbanden. In een koppelverband worden grote schepen aan elkaar vastgekoppeld en met één schip voortgestuwd. Hierdoor dalen de exploitatiekosten en worden de kosten per ton vervoerd gewicht aanzienlijk lager (economies of scale). Dit systeem bestaat al in de Rijnvaart, waar duwbakken worden gekoppeld en met behulp van een duwboot worden voortgestuwd. Ook in het Noord-Zuid vervoer (Nederland, België en Frankrijk) worden kleine schepen (zogenaamde spitsen van 350

ton) regelmatig aan elkaar gekoppeld. Nieuw is het koppelen van grote schepen (lengte van 110 tot 135 meter) in het vervoer in Nederland.

Overheid:

De Nederlandse overheid is er inmiddels van doordrongen dat de binnenvaart een transportvorm is die alle steun verdient. In het verleden was dit anders. Een aansprekend voorbeeld is de *Regeling Quick Wins Binnenvaart*. In deze regeling wordt ruim € 61 miljoen ter versterking van het vervoer over water ter beschikking gesteld, door kades, sluizen en bruggen te verbeteren of nieuw aan te leggen. De regeling loopt tot het jaar 2009, maar zal waarschijnlijk worden verlengd tot 2011, nu het kabinet heeft besloten extra geld voor de crisisbestrijding ter beschikking te stellen. Ook in Europees verband wordt in het NAIADES-programma verdere stimulering van de binnenvaart nagestreefd.

2.3 Ontwikkelingen in logistieke netwerken

De verwachting is dat na de huidige economische crisis een zeer sterke groei zal ontstaan in het goederenvervoer. Dit leidt opnieuw tot sterke concurrentie tussen de grotere zeehavens; Antwerpen, Amsterdam, Bremen en Hamburg. Deze havens richten zich sterk op het krijgen van een sterke(re) positie op de interessante containermarkt. Naast deze grote zeehavens is er plaats voor kleinere, veelal gespecialiseerde zeehavens, bijvoorbeeld Delfzijl, Harlingen, Vlissingen en Wilhelmshaven (Duitsland). Om deze slag te overleven gaan zee- en binnenhavens steeds vaker strategische allianties aan. Dit gebeurt niet alleen in dezelfde 'regio'. Zo werken Zeeland Ports, havens in Nedersachsen (Seaports of Nedersachsen) maar ook zeehavens met binnenhavens samen, zoals: Rotterdam-Duisburg en Antwerpen- Hasselt/Genk. Deze trend is het gevolg van de sterke alliantiedrang van grote rederijen.

2.4 Innovaties en samenwerking

Verladers (producenten/merkeigenaren en retailers) stellen steeds hogere eisen aan hun logistieke dienstverleners (die innovatief moeten zijn om aan deze eisen te kunnen voldoen). Doordat bovendien deze producenten/merkeigenaren in toenemende mate 'foot loose' zijn - dat wil zeggen, niet aan een bepaalde plek gebonden - nemen ook de eisen aan Nederland toe. Alleen een kwalitatief voldoende onderscheidende Nederlandse supply chain-sector (alle betrokken ondernemingen inclusief producenten/merkeigenaren) kan deze internationale concurrentiestrijd winnen. Kennis en innovatie spelen daarin een sleutelrol.

Daarnaast stelt ook de Nederlandse samenleving eisen aan de supply chain (als 'medegebruiker' van schaarse infrastructuur en potentieel milieubelastende activiteit). Om aan die eisen te voldoen, is innovatie² noodzakelijk.

Samenwerking wordt steeds belangrijker in de ontwikkeling van nieuwe concepten. Het Havenbedrijf Amsterdam ontwikkelt het "Rondje IJsselmeer". Het idee achter dit concept is de bundeling van containerstromen, die individueel te klein zijn voor de inzet van een schip. Door verschillende havens langs het IJsselmeer samen te laten werken, ontstaan kansen containerlijndiensten richting de zeehavens te ontwikkelen. Dit is voor Kampen interessant. Gesprekken over samenwerking op dit gebied lopen.

² in Nederland is de Commissie van Laarhoven de pleitbezorger van het stimuleren van bedrijvigheid in de logistiek door innovatie. De nadruk ligt dus op de economische betekenis van (innovatie in) de logistiek, dat wil zeggen, op werkgelegenheid en toegevoegde waarde

Een andere manier van samenwerken is de bundeling van lobbytrajecten voor de verbetering van de vaarwegen en kunstwerken. Zo wil de provincie Overijssel een IJsselmeeralliantie aangaan met de provincie Friesland. Vanuit de bestaande samenwerking tussen de Zuiderzeehaven en de haven van Harlingen en de komende IJsselmeeralliantie ontstaan meer kansen voor de verbreding en verdieping van de Kornwerderzandsluis. Deze sluis is voor Kampen belangrijk en ligt aan het begin van de vaarroutes in Noordelijke richting via het IJsselmeer.

2.5 Duurzaamheid

Duurzaamheid wordt steeds meer opgenomen in bedrijfsprocessen. Ook in de toch enigszins 'conservatieve' logistieke sector. De volgende drijfveren zijn hiervoor aan te wijzen:

- Duurzaamheid als urgentiegevoel (zorg voor bereikbaarheid en leefbaarheid). Bij steeds meer bedrijven – ook in de logistiek – ontstaat een toenemende zorg voor vastlopen van het systeem. Enerzijds wordt men direct in de bedrijfsvoering geconfronteerd met knelpunten in de leefomgeving (bereikbaarheid, files), anderzijds indirect door de sterke politieke en maatschappelijke aandacht voor milieuproblemen (klimaatsverandering en lokale luchtkwaliteitsknelpunten).
- Duurzaamheid als selling point. De maatschappelijke aandacht voor duurzaamheid neemt sterk toe. Steeds meer zullen duurzaamheidsoverwegingen het gedrag van niet alleen ondernemingen, maar ook van consumenten gaan bepalen. Hierdoor ontstaan verwachtingen over en weer. Duurzaamheid is daarmee niet slechts een "extra" op de geleverde logistieke diensten, maar vormt een integraal onderdeel van de bedrijfsvoering;
- Duurzaamheid in de logistieke ketens. Zowel in de ontwikkeling van logistieke ketens wordt steeds meer aandacht besteed aan duurzaamheid. Het goederenwegvervoer is al jaren bezig om stille en schonere motoren in te voeren. De maatregelen richten zich vooral op voertuigtechnologie, maar in toenemende mate ook op het slimmer en effectiever organiseren van logistieke ketens. Samenwerking in de keten wordt steeds belangrijker. Na de invoering van LKW-Maut in Duitsland zien bedrijven zich steeds vaker geconfronteerd op zoek te gaan naar de inzet van andere vervoermiddelen en logistieke concepten. Deze zoektocht richt zich nadrukkelijk op de uitstoot van het goederenwegvervoer. Ook de binnenvaart ontkomt hier niet aan. Binnen deze sector wordt thans intensief gekeken naar de wijze waarop de uitstoot van scheepsmotoren kan worden teruggedrongen. Dit heeft geleid tot de invoering van zwavelarme diesel in 2010;
- Duurzaamheid in de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur. In de bouw van nieuwe havenbekkens en infrastructuur (wegen en bijvoorbeeld sluisen) wordt steeds meer aandacht besteed aan duurzaamheid in vorm van convenanten tussen de overheid en het bedrijfsleven. Zo wordt bij de aanleg van Maasvlakte II in Rotterdam bewust gestreefd naar een vestigingsbeleid, waarin de aan- en afvoer van de goederenstromen wordt gestuurd in de modal split (verdeling over de vervoerwijze) ten gunste van milieuvriendelijke vervoerwijzen, zoals de binnenvaart en het spoorvervoer. Dit speelt ook in het convenant tussen het Rijk en de regio Amsterdam met betrekking tot de aanleg van de nieuwe zeesluis in IJmuiden. Ook hier wordt naast de aanleg van de sluis zelf, ook gestreefd naar een verantwoorde afwikkeling van het goederenvervoer in de regio. In de discussies en convenanten gaat het vooral om het terugdringen van de CO₂, NO_x, fijnstof en geluidsoverlast. Deze trend zet door en zal de komende jaren een belangrijke rol gaan spelen. Deze argumenten kunnen worden eveneens worden gebruikt in de nut en noodzaakdiscussie over de aanpassingen van de Kornwerderzandsluis.

Duurzaamheid gaat één van de belangrijkste punten op de agenda van de overheid en het bedrijfsleven worden. Als binnenhaven moet hier rekening mee worden gehouden. Er ontstaat een mogelijkheid de havens in de IJsseldelta Kampen als "Greenport" te positioneren.

3 NATIONALE EN REGIONALE BELEIDSKADERS

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de beleidskaders met betrekking tot de economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening en de bereikbaarheid van de gemeente Kampen en de regio Kampen-Zwolle. De analyse van deze beleidskaders richt zich op de relatie met de ontwikkeling van het goederenvervoer en de binnenvaart.

De volgende beleidsdocumenten zijn belangrijk voor de ontwikkelingsvisie:

- Nationaal beleid:
 - Ministerie van Economische zaken: Blue Ports: Knooppunten voor de regionale economie, 2005;
 - Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Varen voor een vitale economie, november 2007;
 - Ministerie van Economische Zaken: Pieken in Bereikbaarheid-Noordvelugel, 2008;
- Regionaal beleid: Provincie Overijssel, gemeente Kampen en gemeente Zwolle:
 - Omgevingsvisie Overijssel, mei 2009;
 - Netwerkanalyse vaarwegen Overijssel, september 2008;
 - Zwolle Kampen Netwerkstad, 2009.
- Lokaal beleid: Gemeente Kampen:
 - Structuurvisie Kampen 2030, 28 mei 2009.

3.2 Nationaal beleid

Ministerie van Economische Zaken: Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie, 2005

In de studie "Blueports: Onderzoek naar de economische belangen van de Nederlandse Binnenhavens" is de bijdrage van binnenhavens aan de economie en de bereikbaarheid onderzocht. De havengebonden werkgelegenheid in Nederlandse zeehavens is goed voor ongeveer 58 duizend werknemers, de binnenhavens voor ruim 66 duizend. De directe toegevoegde waarde van de binnenhavens is bijna euro 6 miljard.

Het economische potentieel van binnenhavens in Nederland wordt niet volledig benut. In veel havens zijn bottlenecks geïdentificeerd, die een verdere ontwikkeling in de weg kunnen staan. Daarom moet meer worden ingezet op het slimmer en effectiever organiseren van de binnenhavens. In het algemeen heeft de industrie veel baat bij de voordelen van het gebruik van de binnenvaart. Er is sprake van een verdere vergroting van het aandeel van de binnenvaart, vooral door de gunstige transporttarieven en door de druk op het wegtransport (congestie, Maut). Daarnaast neemt de druk van andere functies toe op de binnenhavens. Het gaat om de ontwikkeling van gevestigde industrie en andere economische activiteiten, zoals wonen en recreatie, soms natuurontwikkeling.

De Blueports studie onderschrijft het economische belang van binnenhavens. Gebrek aan ruimte staat verdere groei van de binnenhavens en binnenvaart in de weg. In de havens in de IJsseldelta Kampen is nog ruimte beschikbaar. Dit is een sterke troef om de economische ontwikkeling van de binnenhavens verder te kunnen ontwikkelen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Varen voor een vitale economie, november 2007;

In de Beleidsbrief "Varen voor een vitale economie" wordt aangegeven dat de bestaande onderbenutting van de binnenvaart een gemiste kans vormt. Het gaat niet alleen om goederenvervoer, maar ook om het vestigingsklimaat voor bedrijven die gebruik maken van de binnenvaart en bedrijven die leverancier zijn voor de binnenvaart. De binnenvaart biedt op milieugebied grote voordelen. Een binnenvaartschip is ongeveer driemaal energie-efficiënter dan een vrachtauto die hetzelfde vervoert. De CO₂-uitstoot van de binnenvaartsector is beperkt. De binnenvaart wordt ook beschouwd als één van de veiligste transportwijzen.

Om de verwachte groei van het goederenvervoer op te vangen is gekozen voor het creëren van de noodzakelijke ruimte binnen de wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving. Voor de binnenvaart heeft het vorige kabinet in de Nota Mobiliteit beleidslijnen uitgezet voor een betrouwbare vaarweginfrastructuur, met prioriteit voor de hoofdverbindingssassen. Voor de periode 2010 tot 2020 is euro 5,1 mld. gereserveerd voor onderhoud. Daarnaast is euro 2,9 mld. gereserveerd voor het oplossen van vaarweggerelateerde knelpunten voor de binnenvaart, zoals het verhogen van bruggen, verruimen van vaarwegen en het vergroten van sluisen. De binnenvaart is een krachtige sector die vrijwel geheel op eigen kracht van oudsher een belangrijk aandeel van het goederenvervoer in Nederland en van en naar de zeehavens voor zijn rekening neemt. De vaarwegen bieden als regel ruimte voor een verdubbeling van het aantal binnenvaartschepen.

Op 9 april 2009 is de Regeling Quick Wins Binnenhavens en Vaarwegen van kracht geworden. Deze regeling beoogt gemeenten en provincies een financiële bijdrage te helpen om met snel uit te voeren maatregelen (quick win projecten) het functioneren van binnenhavens en regionale vaarwegen voor het beroepsgoederenvervoer over water te verbeteren. Hierdoor worden de mogelijkheden voor overslag vanuit binnenschepen naar de wal toe. Het vaarwegennetwerk kan alleen goed kan functioneren als ook de haarvaten in dat netwerk voldoende bereikbaar zijn. In de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is een bedrag van euro 62 miljoen gereserveerd om de regionale overheden te stimuleren meer aandacht te geven aan de binnenhavens.

Het Kabinet zet met de Regeling Quick Wins Binnenvaart de stimulering van de binnenvaart verder kracht bij. Inmiddels is bekend geworden dat het beschikbare budget van €62 miljoen, op nog eens €50 miljoen mag rekenen, in het kader van de steunmaatregelen m.b.t. de financiële crisis. Dit biedt kansen voor de verdere versterking en verdere uitbouw van de havenfuncties in de IJsseldelta Kampen.

Pieken in Bereikbaarheid.

De haven van Amsterdam is samen met de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht, de Stadsregio Amsterdam en verschillende gemeenten, het project 'Pieken in Bereikbaarheid' gestart. Dit project moet leiden tot het aansluiten van bedrijven en bedrijfsterreinen met veel goederenvervoer over de weg en/of dagelijkse ladingophaaldiensten over water. Goederenvervoer over water vanaf bedrijfsterreinen en bedrijven is nu vaak niet goed mogelijk. Reden is dat de regelgeving daarvoor niet is uitgewerkt (vooral ten aanzien van geluidsrestricties) of dat de infrastructuur niet op orde is of ontbreekt. Daardoor komen geen ladingophaaldiensten over water tot stand. Met dit project willen de gezamenlijke overheden zorgen dat die voorwaarden wel op orde zijn. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de goede praktijkervaringen en proefprojecten, zoals het vervoerssysteem AMSbarge (schip met containerkraan aan boord).

Uit eigen kennis en ervaring met betrekking tot de ontwikkelingen van de vervoerbewegingen in de noordelijke provincies het volgende geconcludeerd. Het aantal vervoersbewegingen van containers naar en van Noord- en Oost-Nederland komt volgens cijfers van het CBS(2006) uit op circa 600.000. Ongeveer

60% van deze bewegingen komt voor rekening van het wegvervoer ofwel 360.000 containers, in TEU gemeten: 540.000 TEU. In de tellingen werden 375.000 vervoersbewegingen geteld, ofwel ruim 550.000 TEU. Indien wordt bedacht dat circa 10 tot 15% van alle vervoerbewegingen over de weg voor rekening van het vrachtverkeer, en 1 op 10 vrachtauto's een container vervoerd, wordt duidelijk dat het vervoerpotentieel voor het vervoer van containers over water erg groot is. Deze omvang vraagt een nieuwe en slimmere aanpak, om het containervervoer te optimaliseren en anders af te wikkelen. Hiervoor is een landelijk netwerk van containerdiensten nodig. Amsterdam wil dan ook graag aanhaken aan andere gebieden in Nederland met containerstromen, zoals de Kop van Noord Holland, de regio Zwolle-Kampen en Noord Nederland.

Het programma Pieken in Bereikbaarheid is interessant voor Kampen Zwolle Netwerkstad. In dit project wordt in het zogenaamde 'Rondje IJsselmeer' gestreefd naar intensieve samenwerking en ladinguitwisseling tussen bedrijven. Overslagbedrijven, zoals het ROC Kampen, kunnen vooral op het gebied van de containeroverslag profiteren van deze ontwikkelingen.

3.3 Regionaal beleid

Omgevingsvisie Overijssel, mei 2009

In de Omgevingsvisie Overijssel wordt een visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in de provincie geschetst, richting het jaar 2030. De omgevingsvisie dient als kader voor de ruimtelijke ordening, waterhuishouding, milieubeheer, verkeer en vervoer en bodembescherming. Voor het goederenvervoer over de weg (tonkilometers) wordt in 2020 een groei van 75 procent verwacht ten opzichte van 1999. De provincie wil het aandeel van goederenvervoer over water en spoor vergroten om de congestie op de hoofdinfrastructuur voor autoverkeer te beperken en het leefmilieu in stedelijk gebied te verbeteren.

Het streven is een aandeel van minimaal 30 procent in 2020 over water en spoor. Over de weg dus maximaal 70 procent in 2020. Het is belangrijk multimodaal vervoer over weg, water en spoor optimaal te benutten en goed af te stemmen. Terminals en overslagpunten spelen een belangrijke rol. Om een regionaal overslagcentrum met een hoogwaardig voorzieningenniveau te realiseren, is volume nodig van goederen die worden overgeslagen. In dit kader wil de provincie een verkenning uit voeren naar de haalbaarheid van de ontsluiting van de Zuiderzeehaven per spoor. Een ander aspect is het goederenvervoer over water. De provincie wil goed bevaarbare vaarroutes voor de kleine kustvaart. Het IJsselmeer, Ketelmeer en de IJssel moeten daarom worden opgenomen in het Trans Europese Netwerk Vaarwegen (TEN). De provincie wil initiatieven faciliteren om het IJsselmeer en Ketelmeer op lange termijn (2040) naast shuttlevaart en containervervoer ook toegankelijk te maken voor de grote kustvaart. Verdiepte vaargeulen en vergroting van de capaciteit van de Lorentzsluizen bij Kornwerderzand zijn voor de Kamper Zuiderzeehaven belangrijk. Gestreefd wordt naar het versterken van het containervervoer van en naar de Kamper Zuiderzeehaven met een multimodale overslagcentrum, hoogwaardige voorzieningen en voldoende capaciteit.

Provincie Overijssel, Netwerkanalyse vaarwegen, 2007

In april 2007 is het nieuw provinciale coalitieakkoord verschenen. Voor het verbeteren van de mobiliteit wordt ingezet op het verbeteren van de waterverbinding Kampen-Harlingen en het Twentekanaal. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) streeft de provincie naar een kwalitatief goed hoofdsysteem van verbindingen voor het wegverkeer, inclusief het vrachtverkeer, de scheepvaart, het openbaar vervoer en de fiets. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan de verbindingen gericht op de stedelijke netwerken in Overijssel, zoals Zwolle-Kampen Netwerkstad. Voor de scheepvaart gaat het om een goed

toegankelijk en bereikbaar beroepsvaartwegennet. Het PVVP constateert dat, uitgaande van de situatie in 2005, voornamelijk de capaciteit van het Overijsselse vaarwegennet voldoende is de verwachte groei op te vangen. Er is sprake van specifieke knelpunten en aandachtspunten. Voor de rijksvaarwegen in Overijssel bestaan de huidige knelpunten uit de vaargeul naar de IJssel, de keersluis in het Meppelerdiep en de bevaarbaarheid op de IJssel en de Twentekanal (ondermeer de sluiscapaciteit bij Eefde). Het PVVP geeft aan dat de ontwikkeling van de havens bij Kampen belangrijk is voor het goederenvervoer over water.

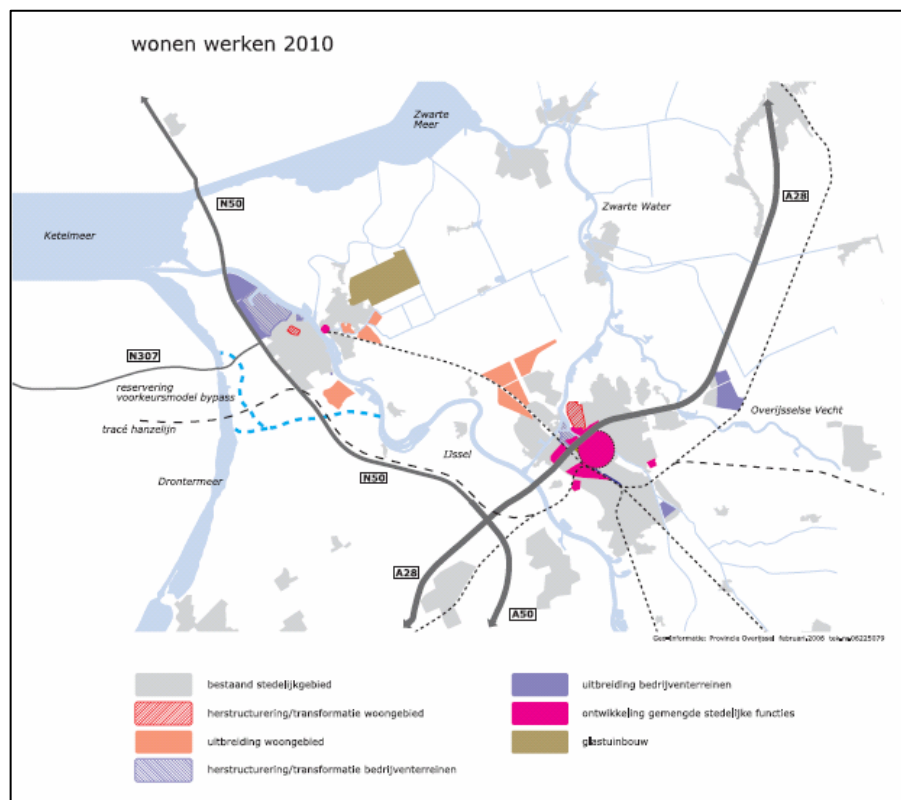
Netwerkanalyse binnenhavens Oost-Nederland

De Netwerkanalyse binnenhavens Oost-Nederland brengt het huidige en toekomstige netwerk van binnenhavens in Overijssel en Gelderland in beeld. De regio Zwolle-Kampen is aangemerkt als kansrijk gebied, met veel mogelijkheden om meer vervoer over water te realiseren.

Netwerkstadvisie Zwolle Kampen, 2009

Zwolle en Kampen willen samenwerken om tot een duurzame kwalitatieve groei van de regio te komen. Zwolle Kampen Netwerkstad heeft omvangrijke bedrijventerreinen met voor de komende jaren nog volop groeikansen. Kampen specialiseert zich vooral in watergebonden (zeehaven)bedrijvigheid en glastuinbouw, terwijl Zwolle zich toelegt op transport en distributie, de dienstensector, onderwijs en zorg. Tot op heden is de Zuiderzeehaven het voorbeeld van deze samenwerking en taakverdeling. In december 2000 is een convenant gesloten om de Zuiderzeehaven te ontwikkelen. In figuur 1 worden de belangrijkste locaties voor wonen en werken in 2010 weergegeven.

Figuur 1: Wonen en werken in Zwolle Kampen Netwerkstad 2010



Vanwege de gunstige bereikbaarheid heeft Zwolle Kampen Netwerkstad zich in de afgelopen decennia sterk ontwikkeld als **(inter)nationaal scharnierpunt tussen West- en Noordoost-Nederland en het Noord-Duitse achterland**. Op internationaal niveau is de A28 een schakel in het Trans-Europese wegennet tussen de Randstad, Noord-Duitsland en verder naar Scandinavië. Op nationaal niveau vormt de A28 en A50 de hoofdverbindingssas tussen Oost-Nederland (Arnhem/Nijmegen), de Randstad en Midden-Nederland (Utrecht, Amersfoort) en met Noord-Nederland (Groningen, Assen, Leeuwarden). Bij Hattemerbroek komen de A28 en de A50 samen, terwijl bij Meppel de A28 zich weer opsplitst in de A28 en de A32. Dit maakt de passage van de A28 door Zwolle van groot belang voor de ontsluiting van Noord-Nederland. Ook de verbinding van de N50 met de A6 (de N23) speelt in dit netwerk een grote rol vanwege het belang van de A6 als as tussen de Randstad en het Noorden.

De komende jaren (2020 en 2030) zal de bereikbaarheid van de regio Zwolle-Kampen worden verbeterd. De regio zal beter worden geïntegreerd in de landelijke hoofdroutes tussen de belangrijkste economische centra en Zwolle-Kampen. De belangrijkste projecten die op stapel staan, zijn:

- De opwaardering van de N50 richting Emmeloord waardoor een snellere aansluiting op de A6 ontstaat;
- Het verbeteren van de verbinding naar Flevoland via Dronten (N23) naar de Kop van Noord-Holland (Alkmaar e.o.). Het gaat om het verbreden van de N50 tot twee maal twee banen, het verbeteren van de doorstroming bij de Roggebotsluis en opwaardering van de N307 tot N23;
- Het verbeteren van de aansluiting naar Twente via de aansluiting N35;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer door de aanleg van de Hanzelijn met Hanzestation Kampen Zuid;
- De ontwikkeling van bestaande spoorlijn naar Zwolle (Kamperlijntje) tot HOV-verbinding.

De **IJssel** wordt door verdieping en verbreding hierop wordt ingericht. **De Hanzelijn** vormt een belangrijke verbetering van de spoorverbinding voor Zwolle Kampen Netwerkstad met de Randstad. Immers, door deze rechtstreekse openbaar vervoersverbinding wordt het noordelijk deel van de Randstad aanzienlijk sneller bereikbaar. In het volgende decennium is het mogelijk rechtstreeks met de trein te reizen van Kampen naar Lelystad, Almere en Amsterdam. Hierdoor komt het infrastructurele zwaartepunt van Kampen aan de westkant te liggen.

Voor de toekomstige bereikbaarheid van Zwolle Kampen Netwerkstad zijn drie schaalniveaus van belang:

- De interlokale relaties tussen Zwolle en Kampen die samen Zwolle Kampen Netwerkstad vormen,
- De regionale relaties in het verzorgingsgebied van Zwolle tussen de verschillende kernen en centrumstad Zwolle en
- De scharnierfunctie van de regio op internationale schaal als schakel tussen de Randstad, Noord-Nederland, Noord-Duitsland en Scandinavië.

De ontwikkeling van de havens in de IJsseldelta Kampen kunnen hier een belangrijke bijdrage aanleveren.

3.4 Lokaal beleid

Op 28 mei heeft de gemeenteraad van Kampen de Structuurvisie Kampen 2030: Toekomstperspectief voor de IJsseldelta vastgesteld. Richting 2030 staat Kampen voor belangrijke opgaven, zoals het uitbreiden van bedrijventerreinen (waarvan 50 tot 100 hectare nat terrein, 19 hectare laagwaardig werkterrein, 13 hectare modern gemengd terrein en 10 hectare hoogwaardig terrein). Daarnaast wordt gestreefd naar de intensivering Koekoekspolder en eventueel uitbreiden met ± 100 hectare t.b.v. voorzieningen als waterberging en groene inpassing. Tenslotte zal de dienstverlening worden uitgebreid bij de nieuwe stationsomgeving (85.000 – 110.000 m² b.v.o. kantoren).

Eén van de centrale thema's in de structuurvisie is de 'voorkeur' van Kampen. De IJsselzijde van Kampen was de belangrijkste kant van de stad. Het station en de doorgaande autoroute tussen Zwolle en Friesland lagen immers beide in IJsselmuiden, direct aan de overzijde van de IJssel. Met het toenemende autoverkeer werd een doorgaande route dwars door de groeiende stad steeds onhoudbaar. Gekozen werd voor een nieuwe route aan de westzijde van Kampen, omsloten door water en natuur en goed ontsloten door de toekomstige A50 en N23 en de Hanzelijn. De 'voorkeur' van Kampen ligt daarmee niet alleen meer in het centrum langs de IJssel, maar ook aan de westzijde, langs de bypass, spoorlijn en snelweg. Deze ontwikkeling biedt Kampen kansen.

Ten aanzien van het thema "werken" wordt gestreefd naar meer differentiatie in het aanbod aan werkgelegenheid en zal tegelijkertijd de economische basis van de gemeente worden verstevigd. Ruimte voor verdere ontwikkeling is voorzien op het terrein RW 50 en bij de revitalisering van Haatland. De IJssel vertegenwoordigt een grote economische potentie voor Kampen. De succesvolle ontwikkeling van de Zuiderzeehaven, met bijvoorbeeld recent de komst van Wärtsilä, betekent dat er goede mogelijkheden zijn om de economische positie van Kampen te versterken en nieuwe werkgelegenheid te creëren met watergebonden bedrijvigheid. Voorlopig ligt daar nog ruimte voor rond de huidige Zuiderzeehaven aan de noordzijde van Kampen bij de monding van de IJssel. Indien noodzakelijk is er de mogelijkheid voor een zorgvuldig ingepaste uitbreiding aan de westzijde van de huidige N50.

Een belangrijke ambitie van Kampen is het verder ontwikkelen van ca. 400 ha grote bestaande industrie- en havengebied aan de noordwestkant van Kampen (Haatland, Haatlandhaven, Zuiderzeehaven, Bedrijvenpark RW50 en Melmerpark), met eventuele nieuwe uitbreidingen.

Kampen geeft in de structuurvisie aan dat het belang van het bestaande industrie- en havengebied groot is. Verdere uitbreidingen worden niet uitgesloten, afhankelijk van de ruimte vraag.

3.5 Conclusies beleidsomgeving

Samengevat ziet de beleidsomgeving ten aanzien van ontwikkeling van het goederenvervoer en de ruimtelijke economische ontwikkeling en er als volgt uit:

1. Het economische belang van binnenhavens is in de Blueports studie van het Ministerie van Economische Zaken aangetoond. Het ruimtegebruik in de Nederlandse binnenhavens staat onder druk en staat de verdere groei in de weg. In de havens in de IJsseldelta Kampen is nog ruimte beschikbaar. Dit is een sterke troef om de economische ontwikkeling van de binnenhavens verder te kunnen ontwikkelen.
2. Het Kabinet zet met de Regeling Quick Wins Binnenvaart de stimulering van de binnenvaart verder kracht bij. Inmiddels is bekend geworden dat het beschikbare budget van € 62 miljoen, op nog eens €

50 miljoen mag rekenen, in het kader van de steunmaatregelen m.b.t. de financiële crisis. Dit biedt kansen voor de verdere versterking en verdere uitbouw van de havenfuncties in de havens in de IJsseldelta Kampen.

3. Het programma Pieken in Bereikbaarheid biedt kansen voor de havens in de IJsseldelta. In dit project wordt in het zogenaamde Rondje IJsselmeer gestreefd naar intensieve samenwerking en ladinguitwisseling tussen bedrijven. Overslagbedrijven, zoals het ROC Kampen, kunnen vooral op het gebied van de containeroverslag profiteren van deze ontwikkelingen.
4. Het provinciale en regionale beleid spreekt zich duidelijk uit voor de bevordering van het vervoer over water en het ontwikkelen van de benodigde faciliteiten om dit te bereiken. De ontwikkeling van de Zuiderzeehaven is expliciet genoemd als aandachtspunt;
5. Voor de toekomstige bereikbaarheid van Zwolle Kampen Netwerkstad zijn drie schaalniveaus van belang:
 - De interlokale relaties tussen Zwolle en Kampen die samen Zwolle Kampen Netwerkstad vormen,
 - De regionale relaties in het verzorgingsgebied van Zwolle tussen de verschillende kernen en centrumstad Zwolle en
 - De scharnierfunctie van de regio op internationale schaal als schakel tussen de Randstad, Noord Nederland, Noord-Duitsland en Scandinavië.
6. Kampen geeft in de structuurvisie aan dat het belang van het bestaande industrie- en havengebied groot is. Verdere uitbreidingen worden niet uitgesloten, afhankelijk van de ruimte vraag.

De beleidsomgeving geeft aan dat het verder ontwikkelen van het vervoer over water gewenst is. Dit zal bijdragen aan de verdere economische ontwikkeling van de IJsseldelta Kampen. De uitgangspunten voor de verdere uitbreiding van de Zuiderzeehaven (Tweede Zuiderzeehaven) zijn gunstig.

4 POSITIONERING HAVENS IJSSELDELTA

4.1 Karakteristiek van de Zuiderzeehaven

De Zuiderzeehaven in Kampen is de toegangspoort voor de scheepvaart naar Oost-Nederland en is vooral op de watergebonden bedrijvigheid gericht. Het is een "nat" terrein met een bruto omvang van 70 hectare, en een netto uitgeefbare omvang van circa 50 ha. Met de toevoeging van Zuiderzeehaven aan het areaal industrieterreinen ten noordwesten van Kampen, ontstaat een aaneengesloten nat/droog bedrijventerrein van circa 400 ha bruto. De Zuiderzeehaven is ontworpen voor schepen met een omvang tot 4.000 ton / 5,5 m diepgang. De huidige diepgang is 4,5 m en door middel van baggeren kan deze worden verdiept naar tot 5,5 m. De vaargeulen naar de haven hebben momenteel een minimale diepte van 3,5 m wat correspondeert met schepen met een omvang van ca. 2.000 ton. Verdieping en capaciteitsvergroting van de Zuiderzeehaven zal plaatsvinden indien de vaargeulen naar/van de haven worden verdiept (door RWS). De Zuiderzeehaven is tevens goed te bereiken via de weg en daarom interessant als vestigingslocatie voor de logistieke en transportbedrijven. De Zuiderzeehaven is dé locatie voor nieuwe watergebonden bedrijvigheid voor Overijssel. Kampen streeft daarom ook naar een volwaardige aansluiting voor short sea schepen tot 4.000 ton om zo de aantrekkelijkheid van de locatie als (zee)haven verder te verbeteren. Met de vestiging van bedrijven in de Zuiderzeehaven zijn in de toekomst naar schatting in totaal 1.500 arbeidsplaatsen direct gerelateerd aan watergebonden activiteiten.

Beschikbare ruimte

De uitgifte van kavels op de Zuiderzeehaven is in 2005 van start gegaan. Eind 2008 was het terrein al voor 70% uitgegeven. De uitgifte is erg snel gegaan. Veel bedrijven uit de regio (Hasselt, Dronten, Zwolle, Kampen), maar ook van buiten (Finland) hebben zich al gevestigd. Aan de Zuiderzeehaven grenst de Haatlandhaven. Dit is onderdeel van een groot bedrijventerrein van 180 ha netto en geheel uitgegeven aan private ondernemingen. Het terrein beschikt over een insteekhaven waar bedrijven aan beide kanten van de haven gevestigd zijn en de haven gebruiken. Daarnaast biedt Bedrijvenpark Rijksweg 50 ruimte voor logistieke bedrijven die gebruik kunnen maken van de openbare overslagfaciliteiten van ROC Kampen. Op het terrein De Haatlanden zijn in totaal ongeveer driehonderd bedrijven gevestigd en werken 5500 mensen. De verwachting van de gemeente Kampen is dat in 2020 de havens van Kampen 1500 tot 2000 directe en indirecte arbeidsplaatsen leveren en een 50% hogere toegevoegde waarde heeft dan in 2005

Marktvraag bedrijventerreinen

Kampen en de Zuiderzeehaven worden gezien als de locatie waar de watergebonden bedrijvigheid ook in de komende jaren zich zal concentreren. Er is daarmee geen reden om aan te nemen dat de marktvraag naar locaties op de Zuiderzeehaven zal afnemen. Wanneer deze wordt doorgerekend³, resulteert een vraagvolume van 126 ha netto tot 2030. Wanneer alle mogelijkheden voor verantwoord ruimtegebruik worden toegepast, resteert een ontwikkelingsopgave voor watergebonden bedrijvigheid van 79 ha netto.

³ DHV: Quick Scan marktbehoefte natte kavels Kampen, januari 2009

In tabel 1 wordt deze berekening toegelicht.

Tabel 1: Berekening ruimtebehoefte

Opgave watergebonden bedrijvigheid tot 2030	126
minus: voorraad Haatland	-1
minus: voorraad Zuiderzeehaven	-15
Effect intensivering van de opgave	-12,6
Ruimtewinst door herstructurering	-18,4
<hr/>	
Resteert: netto opgave tot 2030	79

Bron: DHV 2009

Voor het realiseren van deze netto opgave is ongeveer 150 ha bruto nodig, inclusief de aan- en afvoerwegen, parkeerruimte, kaden, groenvoorzieningen en ondersteunende dienstverlening. In deze 150 ha is rekening gehouden met een strategische reserve van circa 20 ha. De strategische reserve is gewenst om de periode tussen volledige uitgifte en uitbreiding van nieuw terrein te kunnen overbruggen.

Positie havens in Kampen in Nederland en buitenland

De gemeente Kampen heeft aangegeven dat de binnenhavens nu ongeveer 1,5 tot 2 miljoen ton over- en opslaan, waarvan ruim de helft zand en grind. Andere goederensoorten zijn hout, recycling / schroot, granen, vetten, stukgoederen en containers. Kampen behoort hiermee tot de top 20 grote binnenhavens in Nederland. In figuur 2 wordt de overslag van grote Nederlandse binnenhavens vergeleken, op basis van CBS cijfers.

Figuur 2: Overslag in grote Nederlandse binnenhavens

1. Utrecht	5,3	11. Hengelo	2,9
2. Cuijk	5,2	12. Maastricht	2,8
3. Maasbracht	4,6	13. Moerdijk	2,7
4. Velsen Zuid	4,5	14. Maassluis	2,6
5. Zaanstad Noord	3,6	15. Stein	2,4
6. Dordrecht	3,6	16. Delfzijl	2,4
7. Geertruidenberg	3,2	17. Bergen (L)	2,3
8. Terneuzen buiten	3,2	18. West Maas en Waal	2,3
9. 's-Hertogenbosch	3,1	19. Bergen op Zoom	2,2
10. Roermond	3,1	20. Kampen	2,1

Figuur 2.3 Top 20 Binnenhavens in Nederland (overslag binnenvaart in mln ton)
(Bron: BVMS, 1998)

Bron: Blueports, 2005, Ministerie van Economische Zaken.

De havens in de IJsseldelta Kampen hebben een multifunctioneel karakter. Dat wil zeggen: een binnenhaven met een breed pakket aan overslag van goederen, zonder dat enkele goederensoorten volledig domineren. Indien naar de omvang van de natte terreinen in het havengebied van de Zwolle

Kampen Netwerkstad wordt gekeken, ontstaat een nieuw perspectief. De binnenhavens in Kampen blijken namelijk in termen van oppervlakte van natte bedrijventerreinen het grootste binnenhavencomplex in Nederland te zijn. Dit uit zich op dit moment nog niet in het overslagvolume. Het is duidelijk dat met een twintigste plaats in Nederland veel capaciteit in de havens onderbenut is. Hier ligt dus nog een behoorlijke uitdaging. Naarmate de recent gestarte Zuiderzeehaven (2005) veel havengebonden activiteiten aantrekt, zal het overslagvolume snel kunnen toenemen. Het is niet onwaarschijnlijk dat met deze ontwikkeling de binnenhavens in Kampen binnen een periode van 5 jaar ongeveer 4 tot 5 miljoen ton zullen overslaan. Kampen zal dan de top 5 van grootste binnenhavens in Nederland kunnen bereiken.

Op internationale schaal stelt de actuele omvang van de overslag van de goederen in de havens van Kampen nog niet zo veel voor. Maar in omvang van het havenareaal gemeten ontstaat een ander beeld. De havens in de IJsseldelta Kampen behoren met ruim 400 ha tot de top 4 in West-Europa te staan. Dit aspect is tot nu toe altijd zwaar onderbelicht gebleven.

In figuur 3 wordt een vergelijking van enkele grote internationale binnenhavens gemaakt in vergelijking tot Kampen/Zwolle.

Figuur 3: Vergelijking internationale binnenhavens in West-Europa

	Typering	Omvang terreinen	Overslag	Aandeel bedrijven	Beheersvorm
1 Duisburg *	. Trimodaal . Europese logistieke draaischijf . Geïntegreerd met Rotterdam, Amsterdam Antwerpen en Hamburg	10 km ² 1000 ha	54,1 miljoen	250 bedrijven (36000 arb.plaatsen)	Publiek (opereert onafhankelijk)
2 Parijs **	. Trimodaal . Logistieke hub voor Ile de France . Le Havre	400 ha	20 miljoen	270 bedrijven, zeer divers	Publiek (opereert onafhankelijk)
3 Luik***	. Trimodaal . Logistieke hub . Antwerpen, Rotterdam	358 ha	14,2 miljoen (21 miljoen incl.private havens)	59	Publiek (Port Autonome de Liège)
4 Zwolle-Kampen	. Bi-modaal (weg-water) . Regionale functie . Industriële haven	405 ha (bruto) 333 ha (netto)	2,5 miljoen	Minder dan 25	PPP (Zuiderzeehaven + gemeenten)

Toelichting.

* Duisburg-Ruhrort en Hagen

** Port de Gennevilliers, verreweg de grootste haven in de Ports Autonome de Paris

*** Port Autonome de Liège, omvat 29 afzonderlijke havens

Bron: DHV 2009

Zoals blijkt uit de geografische gelijkmatige spreiding van de binnenhavens over Nederland, is er in Nederland niet een dominante binnenhaven zoals Parijs, Duisburg of Luik aanwezig. De meeste (en grootste) binnenhavens in Nederland zijn gelegen langs de grote rivieren in de provincies Gelderland, Limburg en Noord-Brabant en in Zuid-Holland en Noord-Holland.

Uit de positie van de havens in de IJsseldelta Kampen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. De havens in de IJsseldelta Kampen nemen qua oppervlakte een vierde plaats in West Europa in, maar de overslagcijfers liggen ver onder de cijfers van de buitenlandse havens. Dit heeft te maken met het karakter van de havens in Kampen, namelijk een overwegende industriële functie met weinig relaties met de grote zeehavengebieden in Nederland, Duitsland en België.
2. Opvallend is dat de meeste havens een overwegend publiek karakter hebben, maar wel onafhankelijk kunnen opereren. Kampen heeft met de PPS constructie wellicht nog meer mogelijkheden om tot snelle ontwikkeling te komen. De buitenlandse havens zijn verzekerd van een standvastig en ondersteunend overheidsbeleid. Dit biedt betere kansen voor overslagbedrijven en kan ook ten gunste komen aan de ontwikkeling van de containeroverslag in Kampen. Een voorwaarde is dan wel dat de overheid actief meedoet.
3. De uitdaging voor de havens in Zwolle/Kampen ligt nu vooral in het verschuiven van de havenfuncties van industriële functies naar (meer) waarden toevoeging, zoals bij transport, distributie en logistiek
4. In termen van overslagcijfers valt nog veel aan terrein te winnen. Binnen enkele jaren, als de industriële en haventerreinen volledig zijn benut, kunnen de havens in Zwolle/Kampen de top 5 in Nederland bereiken.

4.2 Ontwikkelingskansen

Zoals gezegd hebben de havens in de IJsseldelta nog ruimte beschikbaar. Het ontwikkelingspotentieel is zowel vanuit dit perspectief als vanuit de marktvraag groot, maar de beschikbare ruimte in de toekomst snel kan teruglopen, indien het uitgiftetempo van de Zuiderzeehaven als representatief wordt genomen. De centrale vraag is: Waar liggen de kansen en wat betekent dat voor de uitgifte van grond?

De binnenvaart zal groeien

De binnenvaart is goedkoop, efficiënt en veilig. Om deze reden verzorgt de binnenvaart nu al 40% van al het goederenvervoer in Nederland. Dat aandeel kan in de komende jaren (onder meer door groeiende congestie op de wegen) nog sterk toenemen. Voor het gehele goederenvervoer door Nederland wordt door de planbureaus (CPB, NMP, RPB in de publicatie "Welvaart en Leefomgeving") een verdubbeling van het volume richting 2040 mogelijk geacht. De binnenvaart zal in deze periode dus mogelijk nog meer dan 100% groeien. Steeds meer bedrijven maken gebruik van deze vorm van vervoer. Het netwerk wordt daar ook op aangepast. Met de ontwikkeling van de terreinuitgifte in de Zuiderzeehaven zal Kampen een overslagvolume van 3 miljoen ton in de komende jaren en 5 miljoen ton per jaar in 2020 (nu 1,5 miljoen ton per jaar) kunnen bereiken. De havens in de IJsseldelta Kampen zullen dan uitgroeien tot een positie in de top 5 van Nederland.

Short sea (kustvaart)

De Zuiderzeehaven is in de netwerkanalyse Overijssel aangemerkt als het logistieke knooppunt in Overijssel voor aan- en afvoer van goederen via mogelijk de kustvaart. De binnenhaven van Kampen streeft naar een toegang voor 'kleine' kustvaartschepen tot 4.000 ton. Hiervoor dient de vaarweg via de Lorentzsluizen (Kornwerderzand) opgewaarderd te worden en de vaargeul vaarweg Boontjes (Kornwerderzand) moet worden verdiept om Kampen met grotere kustvaartschepen aan te kunnen doen. De bestuursovereenkomst tussen het Rijk en de provincie Friesland is op 19 juni 2009 getekend. De kansen voor Short Sea vanuit Kampen is in verschillende studies geanalyseerd. In de meeste studies wordt Kampen gepositioneerd als een schakel tussen het Europese continent (vooral de Benelux landen

en Duitsland) in relatie tot het Verenigd Koninkrijk, Scandinavië en de Baltische staten. Kampen kan in dit kader wellicht aanhaken bij lopende initiatieven, zoals in Harlingen met Harlingen North Connect Line, welke binnenkort een lijndienst naar Letland en Engeland wil ontwikkelen. Op langere termijn wordt een forse groei van gemiddeld 8% per jaar verwacht. Om dit te bereiken is samenwerking met andere havens in Nederland belangrijk. Voor de noordelijke scheepvaarroutes is samenwerking met Harlingen gewenst en voor de vaarroutes naar de Randstad met Amsterdam.

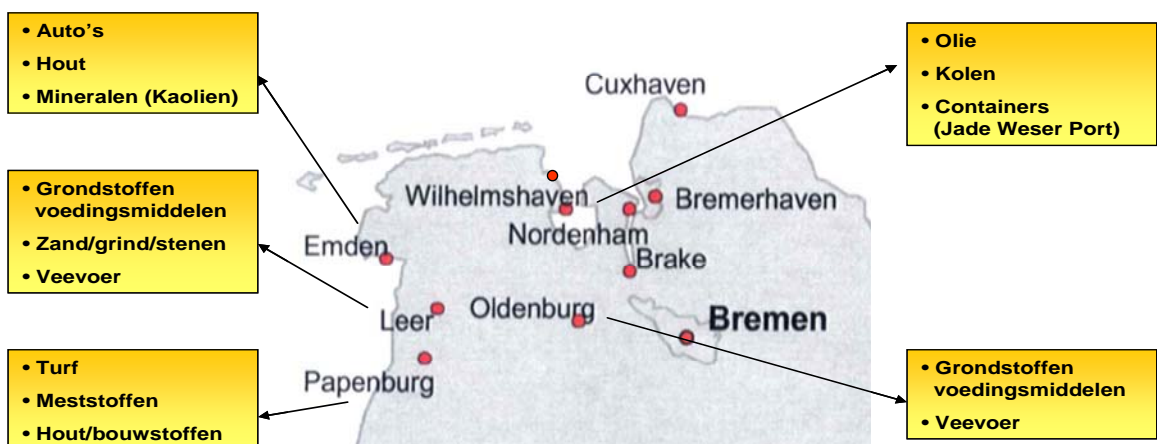
Containers

Verdere ontwikkeling van het containervervoer in Kampen wordt vooral in de relaties met Harlingen en Amsterdam gezocht. Binnen deze relaties kan worden aangehaakt op nieuwe opkomende initiatieven zoals in Lelystad en Almere. Hier zijn vooral kansen weggelegd voor een combinatie van regionale overslagcentra met containeroverslag. In het achterland zijn ook de ontwikkelingen in Twente interessant. In Twente zijn veel containerstromen aanwezig, die ook voor de IJsseldelta interessant kunnen zijn. Het is belangrijk dat Kampen aansluiting krijgt met andere lijndiensten in het containervervoer. Op dit moment loopt een concreet initiatief om containerlijndiensten op te zetten in het zogenaamde 'Rondje IJsselmeer'. Zowel vanuit de provincie Friesland, de haven van Harlingen en bedrijven in de Kop van Noord-Holland bestaat veel belangstelling om aan te haken op dit initiatief.

Aansluiting op zware vervoerassen op Amsterdam, Rotterdam en Noord-Duitsland

Tegelijkertijd zal Kampen aansluiting moeten vinden in de belangrijke en zware vervoerrelaties naar de zeehavens (Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen) en naar Duitsland. In dit kader biedt de snel groeiende containeroverslag in Wilhelmshaven kansen. Het is duidelijk dat dit niet van de ene dag op de andere dag kan worden bereikt. Het is belangrijk vanuit de bestaande basis in Kampen, de containeroverslag stap voor stap te ontwikkelen. Daarvoor is lading nodig, moet een goede containeroperator worden gevonden en moet worden gefocust op de kansrijke havens in Nederland en wellicht ook Duitsland. In figuur 4 wordt een overzicht gegeven van interessante clusters in Noord Duitsland, als voorbeeld voor het zoeken naar aansluiting op zware vervoerrelaties. Dit figuur komt uit de Discussienotitie voor toekomstige visie Eemshaven, 2006, opgesteld door Buck Consultants International.

Figuur 5: Interessante clusters in Noord-Duitsland



Beton en asfalt

De problematiek rondom de locaties van asfalt- en betoncentrales is in 2008 in opdracht van het projectbureau GOVERA⁴ (GOederen VEervoer in de RANdstad) door DHV onderzocht. De aanleiding voor het onderzoek werd gevormd door het locatieprobleem van één van de betoncentrales op de Binckhorst. Het onderzoek is eind 2008 afgerond. De belangrijkste conclusies uit het onderzoek zijn:

1. De zand- en grindvaart is één van de belangrijkste deelmarkten in de binnenvaart met een onbedreigde marktpositie (zogenoemde *captive market*). Slechts een klein deel van deze captive market concurreert met het wegvervoer. De positie van de zand- en grindvaart staat onder druk, want:
 - Intensiever ruimtegebruik langs de vaarwegen leidt tot minder mogelijkheden om zand- en grind over te slaan. Beton- en asfaltcentrales moeten steeds meer wijken voor woningbouw en kantoren;
 - De bereikbaarheid en bevaarbaarheid van de kleinere vaarwegen in de Randstad vormt belangrijk knelpunt. De vaarwegen zijn krap gedimensioneerd en de hinder van de bediening van kunstwerken (bruggen en sluizen) neemt toe;
 - Het aandeel van kleine schepen in de Nederlandse binnenvloot loopt terug. De kleine schepen zijn van essentieel belang op de kleinere vaarwegen in de Randstad (zogenoemde haarvaten);
2. De locatieproblemen van de asfalt- en betoncentrales manifesteren zich vooral in de grootstedelijke gebieden. Dit wordt versterkt door de toenemende interesse om te bouwen langs en nabij het water (voornamelijk woningbouw). Vanuit logistiek oogpunt is dit echter minder wenselijk. Met de ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad blijkt dat de bedrijven die bouwgrondstoffen verzenden en ontvangen van hun 'natte' locatie lijken te verdwijnen.
3. Uit interviews met het bedrijfsleven blijkt eveneens dat de problematiek van bedreigde locaties groter en urgenter is dan tot nu toe werd aangenomen. Dit komt door de marktontvlechting van de Nederlandse betonindustrie, die door de Nederlandse Mededinging Autoriteit (NMA) in 2006 is opgelegd. De ontvlechting richt zich op marktpartijen die gezamenlijk een betoncentrale exploiteren. Door de ontvlechting ontstaat extra behoefte aan 'natte' (door vaarwater ontsloten) kavels, die onvoldoende voorradig zijn.

Nieuwe 'natte' overslaglocaties in de Randstad zijn dringend gewenst. Deze problematiek is overigens wijder dan de Randstad alleen. Ook in Gelderland zijn gevallen bekend van betoncentrales die zich moeten verplaatsen. De beschikbaarheid van watergebonden kavels wordt dan erg belangrijk. De Zuiderzeehaven kan nog ruimte bieden en heeft daarmee een belangrijke troef in handen.

Afval, recycling en bio-installaties

Eén van de goederenstromen die perspectieven biedt voor de binnenvaart is huishoudelijk afval. Recycling en het vervoer naar verbrandingsinstallaties groeien erg hard. Dit biedt kansen voor Kampen. Op termijn is het zelfs denkbaar om de vestiging van bio-installaties te overwegen. Deze installaties moeten aan goed vaarwater liggen om de aanvoer van afvalcontainers en bulk (hout en houtsnippers) optimaal kunnen benutten. Dit is tevens één van de belangrijke stromen, waar het havenbedrijf Amsterdam in het kader van het Rondje IJsselmeer op aast. Tegelijkertijd kan worden overwogen om de contacten met de Kop van Noord-Holland aan te halen. Vanuit Alkmaar worden grote stromen afvalcontainers per schip vervoerd tussen Alkmaar en de provincie Flevoland. Het ligt voor de hand om hier aansluiting bij te gaan vinden.

⁴ GOVERA (GOederen VEervoer RANdstad) is een samenwerkingsverband waarin overheid en bedrijfsleven intensief werken aan een gemeenschappelijke aanpak en oplossing van de goederenvervoerproblematiek in de Randstad. GOVERA doet projectvoorstellen voor verbeteringen om de groei van het transport per spoor, weg en water in de Randstad beter te organiseren en te beheersen.

4.3 Sterke en zwakke punten

In tabel 4.1 worden sterke en zwakke punten van de havens in de IJsseldelta Kampen en de Zuiderzeehaven, als onderdeel daarvan, gepresenteerd.

Tabel 4.1: Sterke en zwakke punten havens in de IJsseldelta Kampen en de Zuiderzeehaven

	Sterke punten	Zwakke punten
1 Ligging	<ul style="list-style-type: none"> • Op de West-Oost Corridor, halverwege De Randstad en het noordelijk deel van het Ruhrgebied • Beschikbare ruimte om uit te breiden • Milieuruimte voor categorie 1 -5 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe internationale naamsbekendheid • Zelf nog geen economisch kerngebied • Sterke ligging in regionaal opzicht, maar matig ten opzichte van de zware vervoerassen, zeehavens en het Duitse achterland
2 Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Over de weg goed bereikbaar • Goede waterontsluiting • Met de komst van de Hanzelijn en de ombouw van de N50 een betere aansluiting op de Randstad en via de N207 op de Kop van Noord Holland 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperkte diepgang van de vaargeulen in de aanvoerroutes via het IJsselmeer, en beperkte afmetingen van de Kornwerderzandsluis • Geen actieve spoorontsluiting • Aansluiting naar Twentse achterland
3 Markt	<ul style="list-style-type: none"> • Gevestigde industriële basis met maakindustrie in Kampen-Zwolle • Groei in nieuwe bulksectoren is mogelijk, door bestaande bedrijven te laten groeien en door het aantrekken van nieuwe bedrijven • Positieve groeiverwachtingen voor het containervervoer 	<ul style="list-style-type: none"> • Beperkte ladingbasis vanuit de regio • Weinig waarde toevoeging • Beperkte containeroverslag • Onvoldoende geïntegreerd in nationale en internationale logistieke netwerken • Beperkte havenvisie • Maakt geen deel uit van strategische samenwerkingsverbanden
4 Havenontwikkeling	<ul style="list-style-type: none"> • Diepte van de haven laat short sea toe (5,5 meter) • Goed bereikbaar op hoofdvaarroutes naar randstad en Noord-Nederland (Harlingen en Delfzijl) • Containerterminal is aanwezig 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage benutting van de havencapaciteit • Voor short sea nog beperkte mogelijkheden • Containerterminal ROC Kampen heeft een lage performance
5 Beleid	<ul style="list-style-type: none"> • Sterke ambitie om Zwolle-Kampen netwerkstad op de kaart te zetten; • Havenontwikkeling en logistiek staan in de belangstelling • Economische functies van havens in de IJsseldelta worden onderschreven 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen havenvisie voor het gebied Zwolle-Kampen, terwijl op het gebied van terreinuitgifte wel wordt samengewerkt • Geen standvastig beleid om vervoer over water te stimuleren

De havens in de IJsseldelta Kampen moeten zich gaan profileren als binnenlands knooppunt met een draaischijffunctie tussen de zeehavens (Amsterdam, Rotterdam), Noord-Nederland (Harlingen) en het noordelijke deel van het Ruhrgebied. Dit is buiten de regio te weinig bekend, terwijl de omvang van de havens en natte terreinen in de top 4 van grote binnenhavengebieden in West-Europa staat. De havens in de IJsseldelta Kampen staan aan het begin van het ontwikkelingsproces. De uitgangspositie is niet slecht, maar behoeft duidelijk versterking.

5 ONTWIKKELINGSVISIE

5.1 Ambitie

Zoals gezegd moeten de havens in de IJsseldelta Kampen de ambitie hebben op te rukken tot een stevige plaats in de top 5 van Nederlandse binnenhavens. Op deze wijze wordt een eerste stap gezet tot de ontwikkeling van één van de grootste binnenhavengebieden in West-Europa. Op dit moment is dit al zo gemeten in oppervlakte, maar ligt het overslagvolume gemiddeld op nog geen 10% van de grotere West-Europese havens. De ambitie op korte termijn (1 tot 3 jaar) luidt:

“Een binnenlands knooppunt met een draaischijffunctie tussen de zeehavens, Noord-Nederland en op termijn het noordelijk deel van het Ruhrgebied in Duitsland”. Deze ambitie moet uitgroeien tot het logistieke knooppunt binnen Nederland, door aansluiting te vinden op de West -Oost Corridor”.

De havens in de IJsseldelta Kampen moeten geleidelijk groeien naar deze ambitie. Om van een regionale functie uit te groeien naar een binnenlands knooppunt moeten nog veel stappen worden gezet. Kijkend naar de perspectieven (marktkansen), het huidige beleidskader en de ligging van het gebied moet het mogelijk zijn om dit te bereiken. Maar dit moet wel slim en effectief worden gedaan, met een sterk draagvlak bij markt- en publieke partijen (gemeenten Kampen en Zwolle, de provincie Overijssel en de regionale ontwikkelingsmaatschappij Oost NV). Dit vergt een slimme marketingstrategie, een aansluitend pakket van maatregelen, waarin oog is voor het bereiken van de ambitie.

Het resultaat mag er dan ook zijn: een hechtere industriële cluster met een stevige transport, distributie en logistieke basis. Dit zal leiden tot een sterk imago, meer werkgelegenheid, toegevoegde waarde en meer overslag in de havens van de IJsseldelta en ten slotte in een hoger Bruto Regionaal Product.

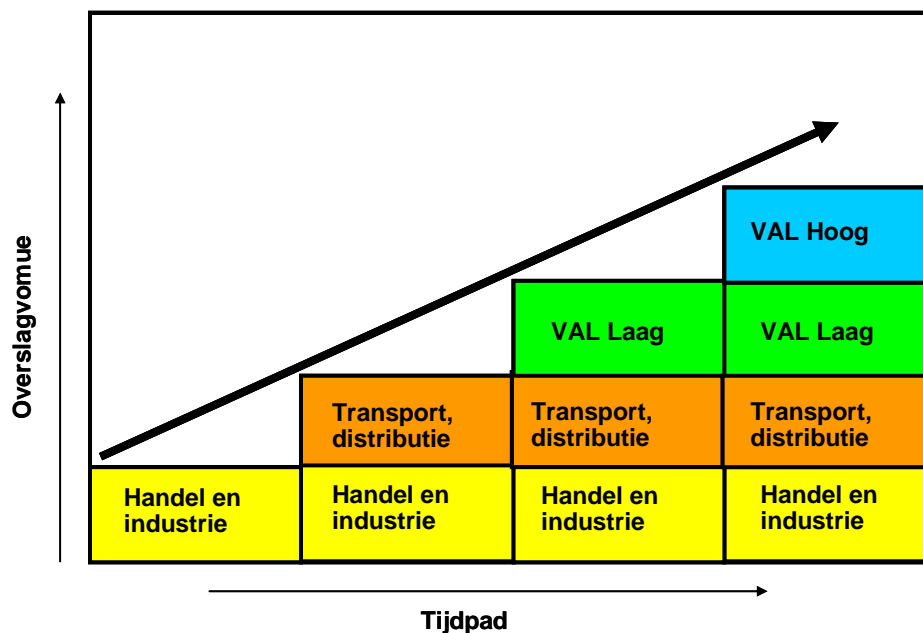
5.2 Ontwikkelingsplan

Het ontwikkelingspad naar de ambitie kent verschillende stappen en ambitieniveaus. Het begint met het erkennen van de huidige positionering. Vanuit deze positie wordt stap voor stap toegewerkt naar een hoger ambitieniveau om de doelstelling te bereiken. De ontwikkeling van havengebieden heeft tijd nodig. Het is niet mogelijk om van de ene op de andere dag een volgende stap te zetten. Het is belangrijk dat marktpartijen en overheid intensief samenwerken en beide het ontwikkelingsplan delen en kracht bij zetten. In de grote binnenhavens in West-Europa heeft het ontwikkelingspad ruim 10 tot 20 jaar in beslag genomen. Voor het ontwikkelingsplan voor de havens in de IJsseldelta Kampen wordt eveneens een periode van 10 tot 20 jaar verwacht om de doelstellingen te bereiken.

In de uitgangssituatie (huidige positionering) kennen de havens in de IJsseldelta Kampen overwegend regionale industriële activiteiten, gecombineerd met een handelsfunctie en een laag ontwikkelde transport- en distributiefunctie. Dit uit zich in de onderbenutting van de capaciteit van de havens en de relatief lage overslagcijfers. De sterke troeven van de havens zijn de beschikbare ruimte, goede ontsluiting op het hoofdvaarwegennet (IJssel en IJsselmeer) en redelijke ontsluiting over de weg naar de hoofdtransportroutes A28 en A50.

In figuur 6 is een ontwikkelingspad opgenomen, gebaseerd op de huidige positionering van de Zuiderzeehaven en Kampen, namelijk overwegend een industriële en handelsfunctie. Dit figuur is gebaseerd op de ontwikkeling van de levenscyclus van zee- en binnenhavens. In de uitwerking van ontwikkelingsvisie ligt de nadruk op het creëren van gunstige condities (bereikbaarheid, beleid en de markt), zodat het ontwikkelingspad kan worden bereikt. Deze condities verschillen per fase en levenscyclus van de havens.

Figuur 6: Ontwikkelingspad



In de eerste stap staat het uitbreiden van de industriële basis centraal, door bestaande activiteiten te stimuleren en te laten groeien. Dit zal leiden tot een versterkte handelsfunctie en als gevolg daarvan transport en distributie. Deze stap zal enige jaren in beslag nemen. Concreet betekent dit dat naast het versterken van de groei van de bestaande bedrijven, ook actief moet worden gezocht naar nieuwe bedrijven. Hierbij geldt één belangrijke regel: nieuwkomers moeten passen in de ambitie. Dit betekent dat bedrijven die het vervoer over water willen gebruiken voor gaan op bedrijven die dat niet willen. Voor deze laatste groep moeten dus andere alternatieven in de regio Kampen- Zwolle worden ontwikkeld. De havens in de IJsseldelta Kampen kunnen voldoende ruimte bieden om de vraag te accommoderen. Met de realisatie van de ombouw van de N50 en de aansluiting op de A28 wordt de ontsluiting van de havens in de IJsseldelta Kampen voldoende gegarandeerd. In deze periode is het eveneens van belang om de toegang van de Zuiderzeehaven te verbeteren en toegankelijk te maken voor schepen met een diepgang van 5,5 meter. Dit betekent dat de hele vaarweg vanaf de Boontjes, Kornwerderzand en de Lorentssluzen geschikt moeten zijn voor dit type schepen. Samenwerking met andere belanghebbenden partijen wordt in deze fase cruciaal, omdat de economische baten van zulke projecten voor de IJsseldelta alleen, waarschijnlijk niet zullen opwegen tegen de maatschappelijke kosten. Samenwerking is ook van belang om gezamenlijk de markt op te kunnen. In deze eerste jaren moet alles op alles worden gezet om samen met de haven van Harlingen en Amsterdam ladingacquisitie op gang te krijgen en ladingpakketten te bundelen tot volledige scheepsladingen, zowel voor bulk, stukgoed als containers. Na enkele jaren zal de Zuiderzeehaven naar verwachting bijna vol bezet zijn. Het is zaak om op tijd voorbereidingen te gaan treffen. Dit maakt het zetten van snelle stappen mogelijk. De aanleg van een Tweede Zuiderzeehaven ligt voor de hand en moet worden voorbereid.

In de tweede stap richt de aandacht zich op het verder ontwikkelen van de transport- en distributiefunctie. Het verder aantrekken en versterken van transport, distributie en logistieke dienstverleners is van belang. Met bijvoorbeeld de verdere uitbouw van de glastuinbouw gaat veel behoefte ontstaan aan exportrelaties en een snelle en betrouwbare verbindingen naar de afzetmarkten. Dit betekent dat de aandacht zich moet richten op de ontwikkeling van een volwaardige containerterminal met frequente diensten op de zeehavens in Nederland (Amsterdam en Rotterdam). In de havens van de IJsseldelta moet plaats worden gecreëerd voor transport, distributie bedrijven en logistieke dienstverleners. Meestal gebeurt dat in de vorm van hoogwaardige warehouses en een snelle interne ontsluiting over de weg. Naast weg- en wateraansluitingen zal de behoefte aan een spoorontsluiting gaan groeien. In deze stap worden ook de eerste Value Added Logistics activiteiten verwacht. Dit betekent dat industriële bedrijven samen met transport- en distributiebedrijven intensief moeten samenwerken, om waarde te creëren, bijvoorbeeld het aanbieden van additionele diensten zoals, packaging en labeling, groupage van deelladingen, etc. In deze stap wordt de eerste echte stap naar waardetoevoeging gezet. Vanaf dit moment wordt het belangrijk aan clustering van bedrijven te gaan denken. Door clustering is het mogelijk veel lading van verschillende bedrijven te bundelen en slimmer en efficiënter te gaan vervoeren. Dit zal het vervoer over water ten gunste komen.

In de derde stap is de bestaande basis in de havens van de IJsseldelta Kampen sterk geworden en zullen bedrijven meer opzoek gaan naar waardetoevoeging. Dit betekent dat nieuwe eisen aan de bereikbaarheid en ontsluiting van de regio worden gesteld. Veel bedrijven zullen naast de nationale markt, nu ook op internationale markten spelen. Trimodale ontsluiting (weg, water, rail) wordt dan belangrijk. Bedrijven willen meerdere vervoerwijzen benutten om op internationale schaal de concurrentie aan te kunnen. Dit betekent eveneens dat de frequentie en kwaliteit van de lijndiensten (bijvoorbeeld containers naar de zeehavens en andere binnenlandse knooppunten in West-Europa (bijvoorbeeld Duisburg) van de grond moet gaan komen. Samenwerking met andere regio's wordt nu belangrijk, om tot een gezamenlijke visie te komen m.b.t. de bereikbaarheid en de bediening van internationale markten. In deze stap komt naast de VAL-Laag nu ook VAL-Hoog ter sprake. Hoogwaardige VAL- activiteiten richten zich veel meer op de procesbegeleiding van het transport en distributie. Het gaat hier om diensten als facturering, reparatie en onderhoud, organisatie van retourstromen en sturing en regie van het logistieke proces. Meestal gaat dit gepaard met behoefte aan kantoren. De Zuiderzeehaven zal er waarschijnlijk niet aan ontkomen om ook kantooruimte te gaan ontwikkelen om in deze behoefte te voorzien.

In de vierde stap ontwikkelt de regio Zwolle Kampen zich tot een binnenlands knooppunt met een draaischijffunctie tussen de zeehavens, Noord-Nederland en op termijn het noordelijk deel van het Ruhrgebied. De regio beschikt dan over volwaardige verbindingen, met tal van lijndiensten van en naar de zeehavens maar ook naar grotere stedelijke agglomeraties in Duitsland, bijvoorbeeld Ruhrgebied, Hannover en Berlijn. Dit is ook de fase waarin de concurrentie nog meer van zich zal laten gelden. Het is dan belangrijk om intensief samen te werken en relatief laagwaardige activiteiten uit te plaatsen. Het logistieke profiel van het gebied moet hoogwaardigheid blijven uitstralen.

5.3 Ontwikkelingsvisie

De ontwikkelingsvisie valt of staat met ontwikkelingskansen van de havens in de IJsseldelta Kampen. Die zijn gunstig. Op basis van de trends en ontwikkelingen in het vervoer, de beleidsanalyse en de positionering van de havens is duidelijk geworden dat deze potenties aanwezig zijn. De havens in de IJsseldelta kunnen zich goed ontwikkelen tot een logistiek knooppunt tussen de zeehavens, Noord Nederland en het Noordelijk deel van het Ruhrgebied. Maar hier is wel een slimme strategie voor nodig, die gebruik maakt van de sterke punten.

In de realisatie van de ontwikkelingsvisie staat het creëren van gunstige voorwaarden centraal. Om dit te bereiken zijn de volgende acties belangrijk:

1. **Verdere ontwikkeling van de havenvisie en onderbouwing van nut en noodzaak.**

De gemeente Kampen, provincie Overijssel en andere actoren (bijvoorbeeld Oost NV.) moeten het proces van nut en noodzaak over aanpassingen en uitbreidingen van de havens in de IJsseldelta Kampen goed organiseren en faciliteren. Het is wenselijk deze havenvisie verder op te schalen naar de andere havengebieden in de IJsseldelta (bijvoorbeeld Zwolle, Meppel en ook achter de IJsseldelta: Twente). De belangrijkste prioriteit is het vergoten van het **gebruik van de havens** in de IJsseldelta en Overijssel. Het verdient de voorkeur dit zoveel mogelijk met de bedrijven ter plaatse en in de regio op te pakken. Dit versterkt het draagvlak en gebruik van de haven.

De komende jaren zal **duurzaamheid** steeds belangrijker worden en zal de vervoersector nog behoorlijke stappen moeten zetten om duurzame logistieke ketens te kunnen ontwikkelen. Dit betekent dat ook de havens in de IJsseldelta Kampen hieraan niet gaan ontkomen. Duurzaamheid is een onderscheidende troef, die kan worden gebruikt in de bredere visie. Een belangrijke voorwaarde is wel, dat aangetoond wordt dat de inrichting en het gebruik van de havens in de IJsseldelta duurzaam is.

2. De havens in de IJsseldelta Kampen moeten aansluiting gaan vinden bij andere strategische partners, zoals zeehavens. Op dit moment zijn samenwerkingsverbanden in ontwikkeling. Het ligt voor de hand verdere aansluiting te vinden in een **strategisch samenwerkingsverband** met Harlingen, andere kleinere havens rondom het IJsselmeer en de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam;
3. Op korte termijn vormt de bereikbaarheid van de havens in de IJsseldelta Kampen een belangrijk aandachtspunt. Het gaat hier vooral om de **dimensionering van de Kornwerderzandsluis**. Via de IJsselmeeralliantie en strategische samenwerkingsverbanden moet het mogelijk zijn dit project hoog op de politieke agenda te krijgen in Noord en Oost Nederland. Vanuit deze positie kan makkelijker een beroep worden gedaan op ondersteuning vanuit het Rijk. In de nut en noodzaak moet gebruikt worden gemaakt van de ligging van het gebied aan **de poort van de West-oost corridor**. De regio Zwolle Kampen heeft een goede uitgangspositie om zich te ontwikkelen tot de poort van de West-oost Corridor. In Nederland ligt het gebied centraal aan de zuidkant van Noordoost Nederland. De relaties naar Twente en Duitsland aan oostelijke zijde en de relaties naar de Kop van Noord-Holland en de Randstad zijn cruciaal in de ligging. Daarnaast geldt de havens in de IJsseldelta zeer gunstig gelegen zijn in de Noord-Zuid richting, langs belangrijke doorgaande vaarroutes.
4. **Voldoende ruimte** moet worden gegarandeerd in de havens van de IJsseldelta Kampen, zowel fysiek als in milieugebruiksruimte, Het sterke punt van de havens in de IJsseldelta Kampen is vooral de beschikbaarheid van ruimte voor industriële bedrijven. De analyses tonen echter aan dat deze ruimte binnen enkele jaren tegen de grenzen aan kunnen lopen. De ontwikkeling van nieuwe terreinen komt dan al snel om de hoek kijken. Ruimte is een strikte voorwaarde voor de ontwikkeling van industriële, transport, distributie en logistieke activiteiten.
5. **Gerichte ladingacquisitie**. Samen met regionale partners moeten de havens in de IJsseldelta Kampen gericht opzoek gaan naar mogelijkheden om internationale ladingstromen aan te trekken. Het gaat vooral om grote bedrijven in de transport, distributie en logistieke sector.

6 COLOFON

Opdrachtgever	: Ontwikkelingsmaatschappij Zuiderzeehaven CV
Project	: Ontwikkelingsvisie Havens IJsseldelta Kampen
Dossier	: C4943.01.001
Omvang rapport	: 29 pagina's
Auteur	: Hans Vermij
Bijdrage	: MILO Plannen en Projecten BV.
Projectleider	: Hans Vermij
Datum	: 29 juni 2009

DHV B.V.

*Ruimte en Mobiliteit
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (033) 468 20 00
F (033) 468 28 01
E info@dhv.nl
www.dhv.nl*