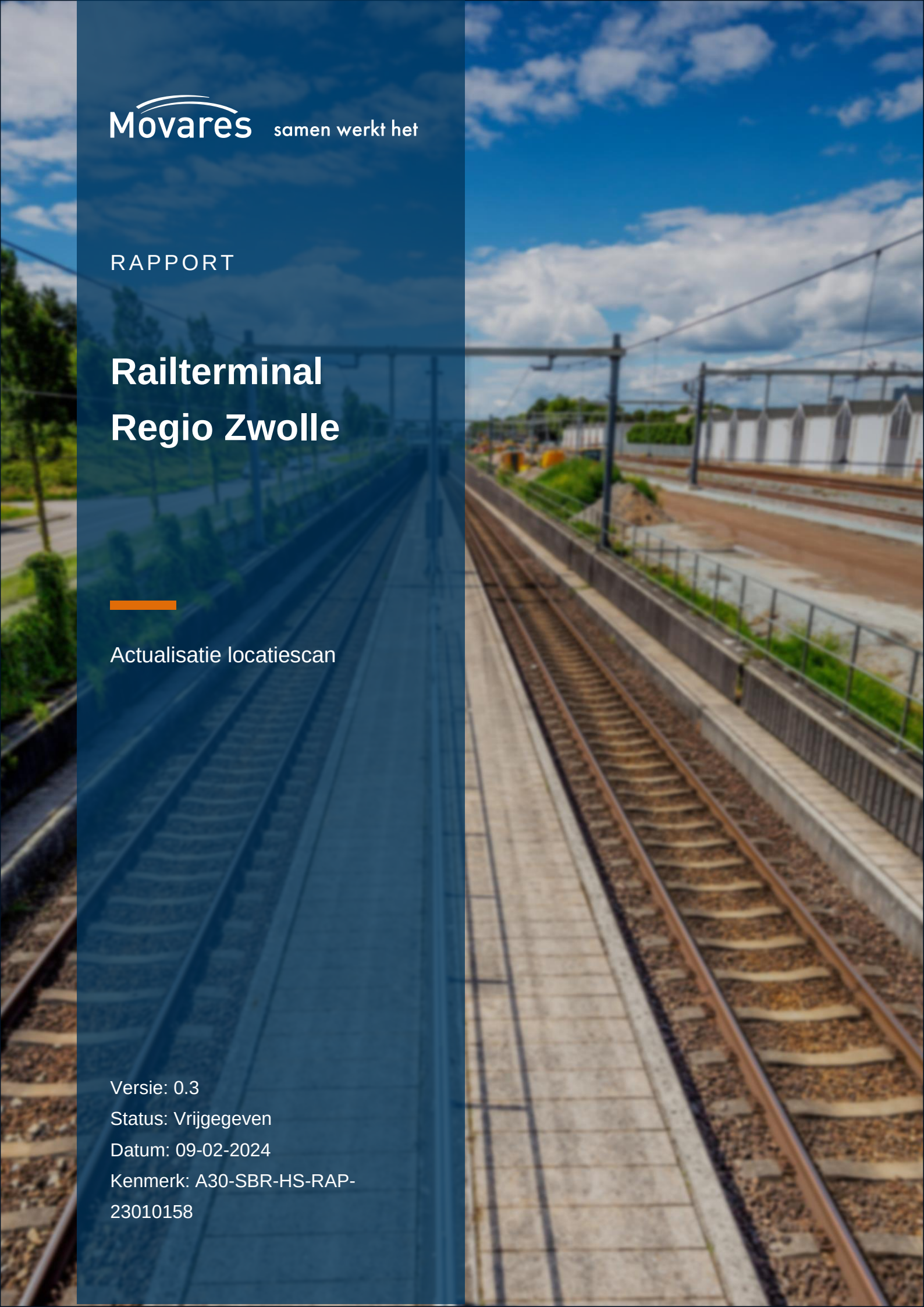
Movares samen werkt het

RAPPORT

Railterminal Regio Zwolle

Actualisatie locatiescan



Versie: 0.3
Status: Vrijgegeven
Datum: 09-02-2024
Kenmerk: A30-SBR-HS-RAP-23010158

Inhoudsopgave

Inleiding 3

1.1. Aanleiding 3
1.2. Doelstelling 3
1.3. Aanpak 3
1.4. Leeswijzer 4

2. Locatiescan – toelichting, reflectie en actualisatie 5

2.1. Toelichting locatiescan 5
2.2. Reflectie locatiescan 8

2.2.1. Criterium 1: Afstand tot Coevorden 8
2.2.2. Criterium 2: Nabijheid spoor 8
2.2.3. Criterium 3: Hindercategorie spoorterminal 9
2.2.4. Criterium 4: Logistieke ontsluiting achterland Zwolle 9
2.2.5. Beoordeling van de ontwikkellocaties 10

2.3. Actualisatie locatiescan 13

2.3.1. Gewijzigde omstandigheden 13
2.3.2. Actualisatie locatiescan 15

2.4. Conclusie 16

3. Uitkomsten interviews 18

3.1. Resultaten 18

3.1.1. Betrokkenheid locatiescan en gezamenlijkheid vervolg 18
3.1.2. Meerdere ontwikkelingen in gebied rondom locatie Hessenpoort 18
3.1.3. Diverse nadere onderzoeken o.b.v. voorkeurslocatie Hessenpoort 19
3.1.4. Railterminal in Lelystad 19
3.1.5. Railterminal in ’t Harde 19

3.2. Conclusie 20

4. Conclusies en aanbevelingen 21

4.1. Conclusie 21
4.2. Aanbevelingen 21

Bronnen 23

Colofon 24

Inleiding

1.1. Aanleiding

In de Regio Zwolle liggen belangrijke opgaven en kansen rond de ontwikkeling van de brede welvaart, slim ruimtegebruik, bereikbaarheid en verduurzaming van goederenvervoer en logistiek. De provincie Overijssel, gemeente Zwolle en de Coalition of the Willing (potentiële bedrijven die gebruik willen maken van de railterminal) willen invulling geven aan die opgaven en kansen door te onderzoeken of een railterminal ontwikkeld kan worden. Zij hebben daarom een gezamenlijke marktverkenning laten uitvoeren en een onderzoek naar de technische- en financiële haalbaarheid van een railterminal. De resultaten van deze onderzoeken zijn op 1 februari 2023 gedeeld met de gemeenteraad van de gemeente Zwolle en Provinciale Staten. Uitgangspunt voor realisatie van een railterminal is de locatie Hessenpoort op basis van een locatiescan uit 2016, uitgevoerd door BCI[1].

Tijdens behandeling van de railterminal in de gemeenteraad van Zwolle op 21 februari 2023 gaven raadsleden aan dat voor hen onvoldoende duidelijk was waarom locatie Hessenpoort als meest kansrijke ontwikkellocatie naar voren is gekomen uit de locatiescan. Daarnaast wordt in de locatiescan nog gesproken over de PAS-wet die inmiddels niet meer van kracht is. Wethouder Guldemond (duurzame economie) heeft daarom toegezegd om de locatiescan te actualiseren en dit in afstemming te doen met de gemeenten uit de regio. Movares heeft opdracht gekregen om de locatiescan te actualiseren.

1.2. Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek is om na te gaan in hoeverre de voorkeurslocatie uit de locatiescan, locatie Hessenpoort, nog steeds navolgbaar en houdbaar is.

1.3. Aanpak

In samenspraak met de gemeente Zwolle en de provincie Overijssel heeft Movares de volgende aanpak opgesteld:

Stappen	Specificering
1. Ingangscontrole en documentanalyse	Analyseren van de relevante (context-)documenten waaronder met name de betreffende locatiescan.
2. Interviews	Interviews houden met verschillende betrokken organisaties om een actueel beeld te krijgen van relevante huidige ontwikkelingen. De volgende partijen zijn geïnterviewd: - provincie Overijssel - gemeente Dalfsen; - gemeente Zwolle; - gemeente Elburg;
3. Bureaustudie en rapportage opstellen	Op basis van de documentanalyse en de interviews een rapportage opstellen in concept, eindconcept en definitieve versie. De tussenversies zijn besproken met een begeleidingsteam met functionarissen vanuit de gemeente Zwolle en de provincie Overijssel.

Omdat documentanalyse van de locatiescan onvoldoende informatie gaf is op 21 december 2023 een aanvullend interview geweest met een van de opstellers Buck Consultants International (BCI) van de locatiescan destijds. Voor een deel van de toelichting heeft BCI verwezen naar één van haar partners destijds, RJvO Management Perspectief. Aan hen zijn daarom ook aanvullende vragen gesteld als input voor deze actualisatie.

[1] Buck Consultants International (BCI), 2016, *Verkenning Haalbaarheid Spoorterminal Regio Zwolle*.

1.4. Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk, hoofdstuk 2, staat een toelichting op de locatiescan, een reflectie erop en vervolgens ook een actualisering. In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de interviews gepresenteerd. Tot slot bevat hoofdstuk 4 de conclusie en aanbevelingen.

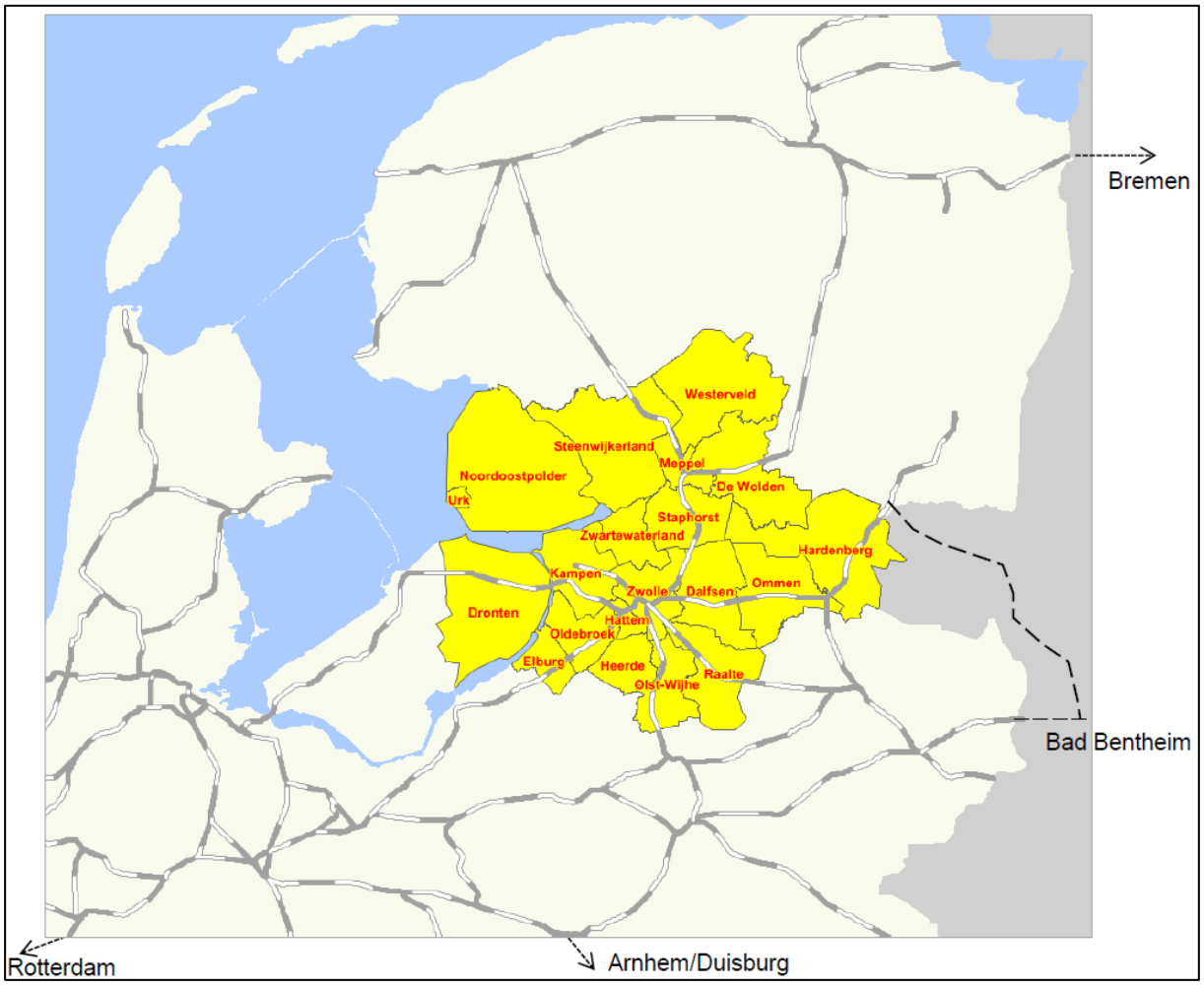
2. Locatiescan – toelichting, reflectie en actualisatie

In dit hoofdstuk wordt de in 2016 uitgevoerde locatiescan naar de mogelijke railterminallocaties toegelicht. Vervolgens wordt gereflecteerd op de methodologische benadering van het onderzoek waaronder de gebruikte criteria en de uitkomsten. Op basis van nieuwe ontwikkelingen wordt de locatiescan tot slot op belangrijke onderdelen geactualiseerd.

2.1. Toelichting locatiescan

BCI heeft op 14 maart 2016 een onderzoeksrapport 'Verkenning Haalbaarheid Spoorterminal Regio Zwolle' opgesteld maar daarin onder meer een locatiescan voor een spoorterminal in de regio Zwolle.

Met de locatiescan is gezocht naar de meest kansrijke locatie voor een spoorterminal voor containervervoer in de regio Zwolle. Het zoekgebied omvat 20 gemeenten rondom Zwolle, zie Figuur 1.



Figuur 1 Zoekgebied spoorterminal Regio Zwolle (Bron: BCI, 2016)

BCI heeft een selectie gemaakt door de 280 mogelijke locaties (bedrijventerreinen) in de twintig gemeenten te toetsen aan vier criteria:

1. Afstand tot Coevorden (>30km);
2. Nabijheid van spoor (<1km);
3. Hindercategorie spoorterminal (>3);

4. Logistieke ontsluiting achterland Zwolle.

Uiteindelijk zijn er drie kansrijke ontwikkellocaties overgebleven. Deze drie kansrijke locaties zijn vervolgens beoordeeld op vijf hoofdgroepen met in totaal twaalf onderdelen. De beoordeling is uitgevoerd op basis van een vijfpuntsschaal, (- -) tot (+ +) die op hun beurt zijn omgezet naar score 1 (- -) tot en met 5 (+ +).
Door vervolgens per onderdeel een weging (lees: waarde) toe te kennen is het belang van elk onderdeel in de uiteindelijke afweging getoond. De totale som (lees: hoogste score) van de drie ontwikkellocaties toont de uiteindelijke voorkeurslocatie. Dit alles is samengevat in Figuur 2.

De drie kansrijke ontwikkellocaties betreft Zwolle Hessenpoort, Kampen de Zande en Kamp (zie Figuur 3). Uiteindelijk bleek, aan de hand van voorgenoemde methode, Zwolle Hessenpoort de voorkeurslocatie.

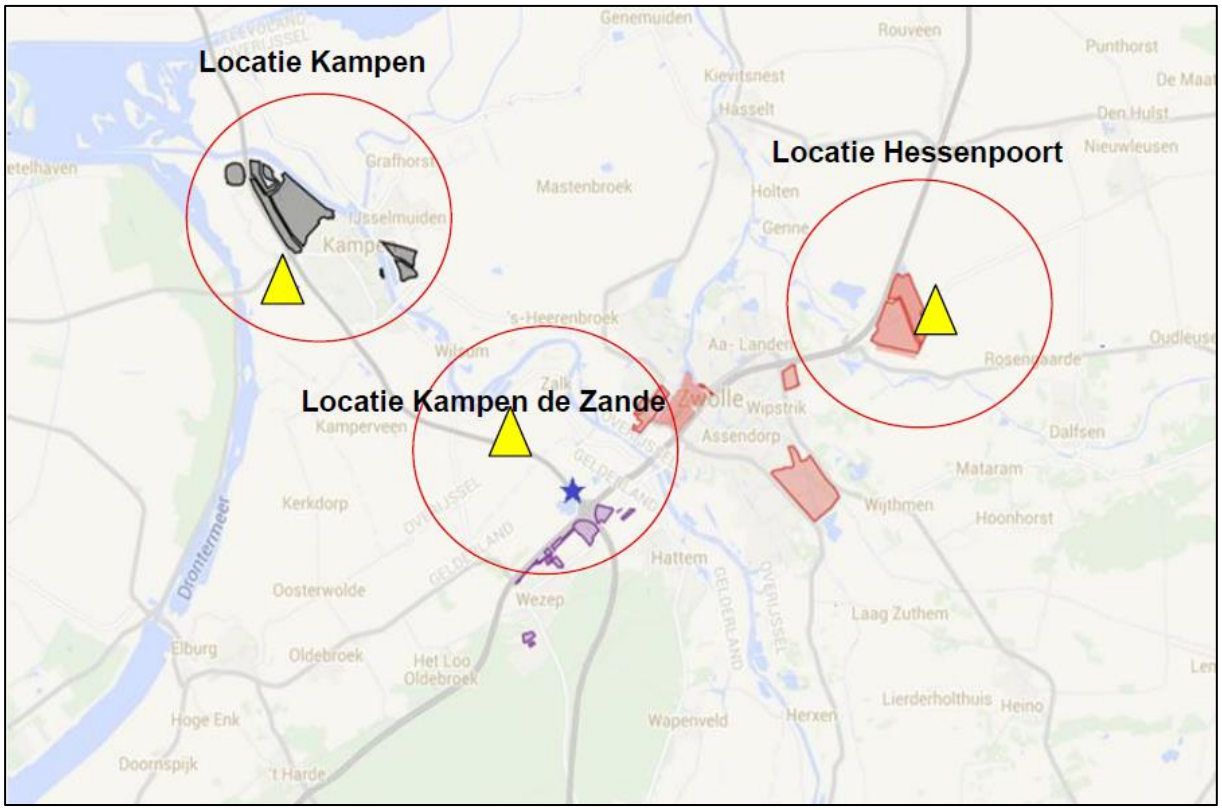
Hoofdgroep	Onderdeel	Uitleg	Weging	Kampen	Hessen-poort	De Zande
Infrastructuur spoor	Aantal directe verbindingen	Hoeveel directe spoorverbindingen met Rotterdam en Duitsland zijn beschikbaar?	8	5	4	5
Infrastructuur weg	aanwezige infrastructuur	Is er goede weginfrastructuur aanwezig/nabij voor ontsluiting van railterminal?	9	1	5	1
	Noodzakelijk nieuwe infrastructuur	Is er weinig/redelijk/veel nieuwe weginfrastructuur noodzakelijk?	9	1	5	1
Locatie	Bedrijventerrein	Nabijheid bedrijventerrein binnen 3 kilometer?	7	4	5	3
	Ruimtelijke inpasbaarheid	Is de railterminal incl. Weginfrastructuur inpasbaar in de omgeving?	10	4	5	4
	Bodem samenstelling	Is de bodem geschikt voor een railterminal?	2	5	5	4
	Sociaal draagvlak	Is er weinig/veel maatschappelijke weerstand tegen de railterminal?	5	1	5	4
	Multimodaliteit	Is een Bargeterminal binnen een straal van 5 Km aanwezig?	4	5	2	1
Pas Wet	N2000 gebied (2 km)	Is er een Natura 2000 gebied binnen een straal van 2 Km aanwezig?	4	2	5	1
	Stikstofdepositie (2 Km)	Is er al weinig/veel stikstofdepositie binnen een straal van 2 Km?	3	3	4	3
	Stikstofgevoeligheid (2 Km)	Zijn er stikstofgevoelige gebieden binnen een straal van 2 Km?	3	4	3	4
Markt	Voorkeur markt voor locatie	Welke ontwikkellocatie heeft de voorkeur van de markt?	6	2	5	1
				202	321	182

- Hessenpoort komt als potentiële locatie voor een spoorterminal naar voren als voorkeurlocatie.

De waarden van - - tot ++ zijn omgezet in cijfers

- -	-	0	+	++
1	2	3	4	5

Figuur 2 Hoofdgroepen en onderdelen die zijn onderzocht (Bron: BCI, 2016)



Figuur 3 De drie kansrijke ontwikkellocaties voor de spoorterminal (Bron: BCI, 2016)

2.2. Reflectie locatiescan

In de paragrafen hieronder wordt gereflecteerd op de locatiescan uit 2016. Hierbij wordt gekeken of de uitkomsten navolgbaar en houdbaar zijn. Zoals in de inleiding (zie par. 1.3) genoemd is de auteur van de locatiescan in 2016 geïnterviewd gedurende dit onderzoek om onduidelijkheden te verhelderen en een beeld te schetsen van de tijdsgeest waarin het onderzoek destijds is uitgevoerd. Zo werd aangegeven dat de locatiescan niet op zichzelf staat maar dat destijds ook talloze interviews en onderzoeken zijn gedaan bij bedrijven om de economische levensvatbaarheid van de railterminal te toetsen en mee te nemen in het onderzoek. Daarnaast heeft een partner van de auteur, extra informatie aangeleverd. In de paragrafen hieronder wordt ingegaan op de vier gehanteerde criteria en op de scoretoekenning en weging bij de beoordeling van de drie overgebleven ontwikkellocaties.

2.2.1. Criterium 1: Afstand tot Coevorden

“In de provincie Drenthe ligt de EuroTerminal Coevorden. Deze spoorterminal heeft een werkgebied/achterland met een straal van 30 km. Vanuit het beleidsperspectief tot versterking en samenwerking van regio’s worden de gemeenten die overlappen met het werkgebied van Coevorden niet onderzocht.”

Uit het rapport van de locatiescan blijkt niet direct waarom gekozen is voor de straal van (hemelsbreed) 30 kilometer en niet waarom alle bedrijventerreinen in een gemeente die overlap heeft met deze straal van 30 kilometer zijn afgevallen, terwijl de bedrijventerreinen wel buiten de straal van 30 kilometer liggen.

Uit navraag bij de auteur blijkt dat deze afstand tot 30 kilometer is gebaseerd op het verzorgingsgebied van een containerterminal. Wordt een nieuwe terminal binnen een verzorgingsgebied van een bestaande terminal aangelegd, is er direct sprake van onderlinge concurrentie. Het verzorgingsgebied van een containerterminal is namelijk 25 kilometer of 30min reistijd (Hofstra, 2010). Zekerheidshalve is hier 30 kilometer aan gehouden. Dit is een navolgbare en houdbare keuze.

Vanuit het beleidsperspectief tot versterking en samenwerking van regio’s worden de gemeenten die overlappen met het werkgebied van Coevorden niet onderzocht. Dit uitgangspunt leidt er toe dat potentieel interessante bedrijventerreinen, zelfs als ze zich op een voldoende afstand (>30 km) bevinden, niet worden meegenomen in de beoordeling. Hierdoor worden op voorhand mogelijk kansrijke locatie uitgesloten. Zoals locaties in de gemeente Staphorst en Dalfsen die ook binnen 1 kilometer van het spoor liggen (criterium 2). Tegelijkertijd hebben deze locaties met een eigen verzorgingsgebied ook een groot overlap met het verzorgingsgebied van de terminal in Coevorden. Het meenemen van deze locaties in criterium 2 en verder had naar verwachting niet tot andere een andere locatiekeuze geleid.

Ondanks dat keuzes in het onderzoek anders hadden kunnen worden gemaakt, ligt een andere locatiekeuze als gevolg hiervan niet voor de hand en zijn de uitkomsten van criterium 1 daarmee navolgbaar en houdbaar.

2.2.2. Criterium 2: Nabijheid spoor

Vanuit het oogpunt van kostenefficiëntie worden de bedrijventerreinen meegenomen die binnen een straal van 1 km van het spoor liggen.

Voor een railterminal is het van belang dat het bedrijventerrein in de nabijheid van het spoor ligt. Hoewel de kilometergrens een duidelijke en meetbare parameter is om bedrijventerreinen te selecteren, is het mogelijk tegelijkertijd een te strikte grens om een terrein te selecteren. Het rapport biedt geen inzicht in de achtergrond van deze grens en waarom bijvoorbeeld niet op 2 of meer kilometer is geselecteerd.

Navraag bij de auteur verhelderd de keuze voor de 1-kilometergrens. Grof gezegd verhoogt elke strekkende meter extra spoorbaan die aangelegd moet worden de investering die nodig is. Hoe hoger

de investering, hoe minder interessant de spoorterminal wordt. Daarmee is de keuze voor een korte afstand (1 kilometer) tussen het bedrijventerrein weliswaar grofstoffelijk, maar tegelijkertijd wel navolgbaar en houdbaar gezien het detailniveau van de locatiescan.

Zoals genoemd is het criterium grofstoffelijk aangezien de gekozen systematiek geen rekening houdt met lokale omstandigheden als hoogteligging, beschikbare ruimte voor een terminal en mogelijke operationele voordelen of nadelen van deze of andere locaties (die net buiten de 1-kilometerzone liggen).

Een meer flexibele benadering die ook rekening houdt met terreinen die iets verder dan 1 kilometer van het spoor liggen, kan mogelijk een breder scala aan kostenefficiënte mogelijkheden bieden. Het verkennen van een iets ruimere straal zou een beeld kunnen geven van bedrijventerreinen die nog steeds binnen een redelijke afstand van het spoor liggen, maar niet strikt binnen de vastgestelde 1-kilometergrens vallen.

Ondanks dat keuzes in het onderzoek anders hadden kunnen worden gemaakt, ligt een andere locatiekeuze als gevolg hiervan niet voor de hand. Er liggen namelijk geen kansrijke bedrijventerreinen net buiten de 1-kilometergrens. Hierdoor zijn de uitkomsten van criterium 2 navolgbaar en houdbaar.

2.2.3. Criterium 3: Hindercategorie spoorterminal

Bedrijventerreinen met hindercategorie 3 of lager vallen af.

Vooraf: In de locatiescan uit 2016 staat per abuis dat bedrijventerreinen met hindercategorie 3 of hoger afvallen (BCI, 2016, p. 25). Dit is niet correct. In het onderzoek zijn namelijk de bedrijven met hindercategorie 3 of lager afgevallen. Dat laatste is ook logischer omdat een terminal niet binnen een hindercategorie 3 of lager kan worden gerealiseerd. De uitkomst van deze stap uit de selectie leidt overigens tot 10 in plaats van de genoemde 11 gemeenten, met 77 bedrijventerreinen.

De railterminal sluit het beste aan bij “SBI2008 – 492 (Vervoer over land, spoorwegen: - rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)”. Aan deze functie wordt volgens de VNG-brochure (2009) categorie 4.2 toegekend. Het criterium zou dus aangepast moeten worden naar: *Bedrijventerreinen met hindercategorie 4.1 of lager vallen af*.

Doordat de vereiste hindercategorie hoger is dan in de locatiescan in 2016 is gesteld, zullen er meer bedrijventerreinen afvallen bij dit criterium, waardoor er minder bedrijventerrein overblijven die onderzocht kunnen worden bij criterium 4. Overigens is van belang om te benoemen dat de uiteindelijke drie kansrijke ontwikkellocaties hier terecht niet zijn afgevallen, ook niet als het criterium zou zijn aangepast. Met genoemde toelichting zijn de uitkomsten van criterium 3 navolgbaar en houdbaar.

2.2.4. Criterium 4: Logistieke ontsluiting achterland Zwolle

Na de selectie op basis van voorgaande criteria worden de overgebleven gemeenten/ bedrijventerreinen beoordeeld op: ruimtelijke inpassing, nabijheid economische centra, wegontsluiting, lokale infrastructuur en overheidsbestemming. In het rapport vallen in deze selectiestap 8 van de 10 bedrijventerrein af. In het rapport staat vermeld dat er 9 gemeenten afvallen, alleen is gemeente Oldebroek bij criterium 3 al afgevallen.

Het rapport geeft geen inzicht in de achtergrond en onderbouwing van het afvallen van de 8 gemeenten. De criteria van ruimtelijke inpassing en nabijheid tot economische centra zijn breed en kunnen op verschillende manieren worden geïnterpreteerd. Het ontbreekt aan specifieke richtlijnen of meetbare indicatoren die hebben geleid tot de beoordeling van deze aspecten. Hierdoor blijft onduidelijk welke specifieke kenmerken of locatiegebonden factoren hebben geleid tot de uitsluiting van bepaalde bedrijventerreinen.

Verder blijft de definitie van lokale infrastructuur en wegontsluiting vaag, waardoor het moeilijk is om te begrijpen hoe deze specifieke aspecten hebben bijgedragen aan de beoordeling. Het gebrek aan heldere richtlijnen over welke criteria zijn toegepast om de kwaliteit van de lokale infrastructuur en de effectiviteit van wegontsluiting te beoordelen, bemoeilijkt een nauwkeurige interpretatie van deze selectiecriteria.

Om dit deel van het onderzoek te kunnen reproduceren, heeft de partner van de auteur, die verantwoordelijk was voor dit deel van het onderzoek, extra achterliggende informatie beschikbaar gesteld. Deze extra informatie heeft er helaas niet toe geleid hoe de beoordeling bij dit criterium heeft plaatsgevonden. Hierdoor kan niet worden vastgesteld waarom de 8 gemeenten in deze stap zijn afgevallen en waarom de drie ontwikkellocaties als kansrijke locaties zijn overgebleven. Dit betekent dat de beoordeling en het resultaat bij dit criterium niet navolgbaar en houdbaar is.

2.2.5. Beoordeling van de ontwikkellocaties

Op basis van de voorgaande criteria zijn in de locatiescan drie ontwikkellocaties naar voren gekomen. Deze zijn vervolgens nader beoordeeld (BCI, 2016, p. 31). Deze paragraaf reflecteert op deze beoordeling.

Zoals eerder beschreven bestaat de beoordeling uit vijf hoofdgroepen en twaalf onderdelen met een vijfdelige beoordelingsschaal. Deze beoordelingen zijn vervolgens gewogen en omgezet in cijfers, waarmee de locaties ten opzichte van elkaar beoordeeld kunnen worden. Zie ook Figuur 2. Uit de voorgaande paragraaf blijkt dat criterium 4 als niet navolgbaar en houdbaar wordt beschouwd, daardoor is niet vast te stellen of de drie ontwikkellocaties die in deze stap beoordeeld worden ook daadwerkelijk logisch volgen uit de vier voorgaande criteria. Desalniettemin wordt in deze paragraaf gereflecteerd op de wijze van beoordelen van de drie ontwikkellocaties, om vast te stellen of deze wijze van beoordeling wel houdbaar en navolgbaar is. Ondanks dat de input van deze beoordeling, namelijk de drie ontwikkellocaties, niet navolgbaar en houdbaar is.

Ten eerste ontbreken er heldere richtlijnen omtrent de toekenning van scores middels een vijfpuntsschaal aan elk criterium. Het ontbreken van duidelijk gedefinieerde grenzen voor het bepalen van een zeer positieve, positieve, neutrale, negatieve en zeer negatieve score maakt het onnavolgbaar om te begrijpen hoe een bepaalde score tot stand is gekomen. Een beoordelingsschaal met duidelijk gedefinieerde meetbare grenzen voor elk niveau van de score binnen de criteria zou de navolgbaarheid vergroten van de toegekende scores.

Het is onlogisch dat twee van de drie ontwikkellocaties die beoordeeld worden niet op een bedrijventerrein liggen. In de voorgaande criteria is de beoordeling gedaan op basis van locaties van bedrijventerreinen. Nu de ontwikkellocaties niet op bedrijventerrein liggen, is criterium 3 (hindercategorie bedrijventerrein) niet meer relevant. Ook maakt de afstand van het bedrijventerrein tot het spoor (criterium 2) minder uit, als de railterminal toch niet op het bedrijventerrein ontwikkeld wordt.

Het toekennen van wegingen kan als subjectief worden beschouwd. Het is aan besluitvormers om te benoemen wat zij belangrijk vinden en in welke mate iets doorslaggevend is bij het maken van een keuze. Om de subjectiviteit te verminderen zou de tabel gepresenteerd moeten worden zonder weging en totaalscore. De volgende paragraaf reflecteert inhoudelijk op de scores, waarbij een tabel zonder weging en totaalscores is toegevoegd.

Inhoudelijke reflectie op de scores

In de tabel hieronder is weergegeven hoe de drie ontwikkellocaties door de auteur zijn beoordeeld op overige onderdelen. Daarna wordt gereflecteerd op de scores die zijn toegekend en of deze navolgbaar zijn.

Tabel 1 Beoordelingstabel van de drie ontwikkellocaties zonder weging en totaalscores (BCI, 2016)

Hoofdgroep	Onderdeel	Uitleg	Kampen	Hessenpoort	de Zande
Infrastructuur spoor	Aantal directe verbindingen	Hoeveel directe spoorverbindingen met Rotterdam en Duitsland zijn beschikbaar?	+ +	+	+ +
Infrastructuur weg	Aanwezige infrastructuur	Is er goede weginfrastructuur aanwezig/nabij voor ontsluiting van railterminal?	- -	+ +	- -
	Noodzakelijke nieuwe infrastructuur	Is er weinig/redelijk/veel nieuwe weginfrastructuur noodzakelijk?	- -	+ +	- -
Locatie	Bedrijventerrein	Nabijheid bedrijventerrein binnen 3 kilometer?	+	+ +	0
	Ruimtelijke inpasbaarheid	Is de railterminal incl. Weginfrastructuur inpasbaar in de omgeving?	+	+ +	+
	Bodem samenstelling	Is de bodem geschikt voor een railterminal?	+ +	+ +	+
	Sociaal draagvlak	Is er weinig/veel maatschappelijke weerstand tegen de railterminal?	- -	+ +	+
	Multimodaliteit	Is een Bargeterminal binnen een straal van 5 Km aanwezig?	+ +	-	- -
PAS-Wet	N-2000 gebied (2 km)	Is er een Natura 2000 gebied binnen een straal van 2 Km aanwezig?	-	+ +	- -
	Stikstofdepositie (2 km)	Is er al weinig/veel stikstofdepositie binnen een straal van 2 Km?	0	+	0
	Stikstofgevoeligheid (2 km)	Zijn er stikstofgevoelige gebieden binnen een straal van 2 Km?	+	0	+
Markt	Voorkeur markt voor locatie	Welke ontwikkellocatie heeft de voorkeur van de markt?	0	+ +	- -

Voor het thema spoorinfrastructuur zijn de scores navolgbaar. De locaties Kampen en de Zande hebben directe verbindingen met Rotterdam en Duitsland. De locatie Hessenpoort heeft een directe verbinding richting Rotterdam, maar geen directe verbinding met Duitsland. Enkel door ‘kopmaken’ op Zwolle RGS is deze verbinding mogelijk.

Ook voor het thema weginfrastructuur zijn de scores navolgbaar. Bij locatie Kampen is geen toereikende lokale weginfrastructuur op de ontwikkellocatie en er dient een nieuwe wegaansluiting gerealiseerd te worden vanaf de N50. Hoewel de Zande wel een directe aansluiting via de N763 en de Zalkerdijk heeft, is deze niet aangesloten de fysiek hoger gelegen N50. Locatie Hessenpoort is zeer goed ontsloten door een directe verbinding met de A28 en de N340.

De scores voor bedrijventerreinen zijn navolgbaar. Bedrijventerrein Rijksweg 50 ligt op 2 kilometer hemelsbreed van de ontwikkellocatie Kampen. Bedrijventerrein Hessenpoort ligt direct naast de ontwikkellocatie Hessenpoort. Het dichtstbijzijnde bedrijventerrein nabij ontwikkellocatie de Zande ligt op meer dan 4 kilometer ten zuiden van de A28.

De ontwikkellocaties zijn alle drie inpasbaar in de omgeving omdat er geen gebouwen of belangrijke infrastructuur op de locaties aanwezig is. Echter, omdat voor de locaties Kampen en de Zande nieuwe weginfrastructuur nodig is, scoren deze iets minder. Daarmee zijn de scores navolgbaar.

Voor bodem zijn de scores niet navolgbaar. Er wordt niet toegelicht waarom de bodem op de locaties geschikt is voor een railterminal. Tegelijkertijd geldt dat de gegeven scores nauwelijks onderscheidend zijn.

De scores voor multimodaliteit zijn navolgbaar. De Zuiderzeehaven ligt op minder dan 5 kilometer. De bargeterminal bij Hasselt ligt meer dan 7 kilometer van Hessenpoort. De Zande ligt meer dan 10 kilometer van de Zuiderzeehaven.

De scores voor de PAS-wet zijn inmiddels verouderd. Een actualisatie van dit aspect wordt nader toegelicht in paragraaf 2.3.2. Desalniettemin moet gesteld worden dat de scores zoals die in 2016 vastgesteld zijn niet navolgbaar zijn. Ontwikkellocatie Hessenpoort scoort namelijk zeer positief (++) op de afstand (2 kilometer) tot een Natura 2000-gebied, terwijl deze locatie op minder dan 2 kilometer afstand van het in het jaar 2000 vastgelegde Natura 2000-gebied *Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht* ligt. Ontwikkellocatie Hessenpoort zou dus (zeer) negatief moeten scoren.

Welke ontwikkellocatie de voorkeur van de markt heeft vormt een belangrijk onderdeel voor het beoordelen van de ontwikkellocaties. Het is voor de levensvatbaarheid van een railterminal van essentieel belang dat er een potentiële markt is die de railterminal bedient. Bij het opstellen van de locatiescan in 2016 is een markttoets uitgevoerd waarbij bedrijven uit de regio benaderd en geïnterviewd zijn. Hieruit kwam destijds naar voren dat de belangrijkste bedrijven voor de levensvatbaarheid van de railterminal een voorkeur voor Hessenpoort als ontwikkellocatie hadden vanwege de goede ontsluiting, de aanwezigheid van bedrijvigheid en voldoende ontwikkelruimte. Daaruit blijkt dat de score voor locatie Hessenpoort navolgbaar en houdbaar is. Dat geldt echter niet voor de scores van de overige twee locaties.

De beoordeling van sociaal draagvlak is niet in te schatten zonder nader onderzoek. Reflectie op de scores hiervan valt daarom buiten de scope van dit onderzoek.

Belangrijk om hier op te merken is dat in de locatiescan gesteld wordt dat alle drie de ontwikkellocaties op voorgaande criteria, 1 t/m 4, gelijk scoren. Het is dan onnavolgbaar waarom de drie locaties sterk verschillen (++ bij Hessenpoort, - - bij Kampen en de Zande) op het onderdeel infrastructuur weg en in mindere mate op ruimtelijke inpasbaarheid en nabijheid van bedrijventerreinen. Deze verschillen zouden dan bij criterium 4 al naar boven moeten komen. Dat onderstreept nogmaals de onnavolgbaarheid van criterium 4.

Op basis van bovenstaande blijkt dat alle scores voor de verschillende kansrijke ontwikkellocaties navolgbaar zijn, op het thema bodem en sociaal draagvlak na. Het thema bodem is nauwelijks onderscheidend en heeft daardoor ook minder effect op de conclusie dan het thema sociaal draagvlak, dat wel sterk onderscheidend scoort. Daarnaast is het thema PAS-wet inmiddels

verouderd. Als de scores voor bodem, sociaal draagvlak en PAS-wet achterwege worden gelaten, is locatie Hessenpoort de meest kansrijke ontwikkellocatie.

2.3. Actualisatie locatiescan

Na de reflectie op het uitgevoerde onderzoek, wordt in deze paragraaf het uitgevoerde onderzoek geactualiseerd. Sinds 2016 hebben er veranderingen plaatsgevonden die kunnen leiden tot andere uitkomsten van de locatiescan. Zo hebben er op ruimtelijk gebied veranderingen plaatsgevonden zoals de groei van bedrijventerreinen en aanpassingen aan het spoor en wegen. Daarnaast hebben er juridische veranderingen plaatsgevonden, zoals het wijzigen van de stikstofwetgeving.
In de volgende paragraaf wordt toegelicht welke relevante omstandigheden er sinds 2016 gewijzigd zijn, waarna in paragraaf 2.3.2 toegelicht wordt welke invloed deze gewijzigde omstandigheden op de locatiescan hebben.

2.3.1. Gewijzigde omstandigheden

Sinds de uitvoering van de locatiescan in 2016 hebben er op ruimtelijk gebied veranderingen plaats gevonden. Daarnaast is de wet- en regelgeving rondom stikstof veranderd.

Ruimtelijk

Het bedrijventerrein Hessenpoort is sinds 2016 stevig gegroeid en doorontwikkeld. Op onderstaande luchtfoto's (Figuur 4) is deze ontwikkeling goed te zien. Op de afbeelding links is bedrijventerrein Hessenpoort afgebeeld zoals deze in 2016 was, en op de afbeelding rechts zoals de situatie in 2022 was. Het bedrijventerrein heeft in de tussentijd dus een grotere claim op de ruimte ingenomen. Op de luchtfoto is ook goed te zien dat ten zuiden van het bedrijventerrein de vernieuwde N340 is aangelegd.

Noemenswaardig is dat het treinververkeer op het spoor tussen Zwolle en Meppel sinds 2016 is toegenomen. Dit spoor geldt op dit moment nog meer als een zogenoemde 'flessenhals' naar het noorden. Dit zorgt voor beperkte ruimte in het spoornet voor het aanleggen van een railterminal.



Figuur 4 Luchtfoto's van bedrijventerrein Hessenpoort. Links in 2016, rechts in 2022. (bron: Beeldmateriaal.nl)

Op onderstaande luchtfoto's (Figuur 5) zijn de ontwikkelingen rondom ontwikkellocatie Kampen goed te zien. De waterverbinding het Reevediep is gerealiseerd, die de IJssel verbindt met het Drontermeer. Daarnaast is de ontwikkeling van het nieuwe dorp Reeve te zien ten noorden van het Reevediep.



Figuur 5 Luchtfoto's van ontwikkellocatie Kampen. Links in 2016, rechts in 2022. (bron: Beeldmateriaal.nl)

Op de luchtfoto's van ontwikkellocatie de Zande (Figuur 6) is te zien dat er geen noemenswaardige ruimtelijke ontwikkelingen hebben plaatsgevonden in dit gebied.



Figuur 6 Luchtfoto's van ontwikkellocatie de Zande. Links in 2016, rechts in 2022. (bron: Beeldmateriaal.nl)

Wet- en regelgeving

Het Programma Aanpak Stikstof (PAS) was een programma van de Nederlandse overheid dat in 2016 werd gebruikt ter bescherming van Natura 2000-gebieden. Het programma omvatte maatregelen om de stikstofdepositie in deze natuurgebieden te verminderen om zo de stikstofproblematiek tegen te gaan. In 2019 werden vergunningen op basis van het PAS ongeldig verklaard door de Raad van State, wat ertoe leidde dat het PAS voor vergunningsverlening onbruikbaar werd.
Sindsdien gelden er andere en vooral strengere regels voor projecten die significante gevolgen hebben op nabijgelegen natuurgebieden. Voor bouwactiviteiten als een nieuwe terminal dient een natuurvergunning verkregen te worden. Bij deze vergunningaanvraag hoort een berekening van de stikstofschade die een bouwproject in de aanleg- en gebruiksfase mogelijk oplevert. Dat gebeurt in de Aerius-calculator, het rekeninstrument van het RIVM om bij vergunningverlening de stikstofdepositie op omliggende natuurgebieden te berekenen. Voor elk project dat stikstof veroorzaakt moeten de stikstofgevolgen tot op een afstand van 25 kilometer berekend worden middels de Aerius-calculator. Over deze grens bestaat discussie, door enkele partijen wordt betoogd dat ook verder dan 25 kilometer sprake kan zijn van stikstofneerslag door realisatie van een project. De Afdeling bestuurssrechtspraak van de Raad van State heeft vorig jaar geoordeeld dat deze zogenoemde rekenafstand van 25 kilometer bij individuele projecten aanvaardbaar is. Dat betekent dat projecten

middels de Aerius-calculator moeten kunnen aantonen dat voor zowel de aanleg- als gebruiksfase er geen sprake is van stikstofneerslag op overbelaste Natura 2000-gebieden.

2.3.2. Actualisatie locatiescan

Vanwege de veranderingen die sinds 2016 hebben plaatsgevonden en de reflectie uit het voorgaande paragrafen, is een actualisatie nodig van de locatiescan. De hoofdvraag hierbij is of met de huidige informatie de uitkomsten van de locatiescan zouden veranderen. Hieronder is per criterium toegelicht of er een actualisatie nodig is en waarom.

Criterium 1: Afstand tot Coevorden

Op basis van de reflectie en de gewijzigde omstandigheden behoeft dit criterium geen actualisatie.

Criterium 2: Nabijheid spoor

Op basis van de reflectie en de gewijzigde omstandigheden behoeft dit criterium geen actualisatie. Er zijn in de regio namelijk geen nieuwe bedrijventerreinen gerealiseerd langs het spoor.

Criterium 3: Hindercategorie spoorterminal

Op basis van de reflectie behoeft dit criterium een aanscherping. In de locatiescan worden bedrijventerreinen met een hindercategorie lager dan 3 uitgesloten. Terwijl uit de reflectie in paragraaf 2.2.3 blijkt dat bedrijventerreinen met een hindercategorie lager dan 4.2 af moeten vallen.
Uit een nadere analyse blijkt dat in de omgeving geen nieuwe bedrijventerreinen gerealiseerd zijn met hindercategorie 4.2 of hoger. De bedrijventerreinen rondom de drie ontwikkellocaties betreffen allemaal hindercategorie 4.2 of hoger.

Criterium 4: Logistieke ontsluiting achterland Zwolle

Op basis van de reflectie is het niet navolgbaar welke parameters gebruikt zijn om de bedrijventerreinen te beoordelen. Daardoor behoeft het uitgebreider onderzoek om dit criterium te actualiseren, buiten deze studie om. Wel is op basis van paragraaf. 2.3.1 te zien dat er ruimtelijke wijzigingen hebben plaatsgevonden nabij de locatie Hessenpoort. Het bedrijventerreinen is gegroeid en er hebben wijzigingen plaatsgevonden op het spoor en het omliggende wegennet.

Beoordeling ontwikkellocaties

Op basis van het convergentieproces met de voorgaande vier criteria komt de auteur tot drie ontwikkellocaties die beoordeeld worden. Uit de reflectie blijkt dat dit proces niet geheel navolgbaar is en zijn er aandachtspunten benoemd met betrekking tot de beoordeling van de ontwikkellocaties. Ondanks dat de totstandkoming van de drie ontwikkellocaties middels criterium 1 tot en met 4 niet navolgbaar is, wordt de beoordeling van de drie ontwikkellocaties geactualiseerd om de invloed van de gewijzigde omstandigheden op potentiële ontwikkellocaties weer te geven. De beoordeling van de drie mogelijke ontwikkellocaties behoeft actualisatie. Het gaat daarbij om de gewijzigde ruimtelijke omstandigheden en de gewijzigde stikstofregelgeving. Het aspect bodem, sociaal draagvlak en markt behoeft op basis van de reflectie ook actualisatie, maar dat vergt uitgebreider onderzoek buiten deze studie om.

Ruimtelijke omstandigheden

Er is nieuwe weginfrastructuur in de omgeving aangelegd en zijn er aanpassingen aan het spoor uitgevoerd. Zo is de N340 direct ten zuiden van bedrijventerrein Hessenpoort opgewaardeerd en verplaatst, waardoor deze een verbeterde aansluiting met het bedrijventerrein heeft gekregen. Tussen Zwolle en Herfte is het spoor verdubbeld van twee naar vier sporen. Daarnaast zijn de bedrijventerreinen gegroeid. Dit lijkt echter geen invloed te hebben op de inpasbaarheid van een railterminal. In 2019 is door BCI een onderzoek uitgevoerd naar de inpasbaarheid van een railterminal bij de locatie Hessenpoort. Daaruit blijkt dat nabij ontwikkellocatie Hessenpoort nog steeds ruimte is voor de ontwikkeling van een railterminal. Op basis een snelle analyse is dat ook het geval voor de andere twee ontwikkellocaties.

PAS-Wet → stikstof

Zoals genoemd wordt voor de natuurvergunning onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en de gebruiksfase van een project. In de aanlegfase vindt stikstofemissie plaats door het gebruik van machines en werktuigen. Er is een nadere analyse nodig om een goede inschatting te krijgen van de emissies die vrijkomen tijdens de aanlegfase. De railterminal emissieloos aanleggen is vooralsnog niet reëel. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de ontwikkelingen die plaatsvinden op het gebied van schoon bouwen. Zo is er het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen waarin afspraken zijn gemaakt om de bouw schoner, gezonder en stiller te maken. Daarnaast zorgen technische ontwikkelingen ervoor dat de aanlegfase steeds schoner kan door de ontwikkeling van schonere (elektrische) apparatuur. Aannemende dat het nog meerdere jaren duurt voordat daadwerkelijk een railterminal gerealiseerd gaat worden gezien de benodigde nadere (juridisch-planologische) onderzoeken bestaat er een kans dat de railterminal toch emissieloos gebouwd kan worden in de toekomst.

In de gebruiksfase leidt de railterminal mogelijk voor meer goederentreinen op het traject. Op deze spoorlijn is de verwachting dat deze goederentreinen elektrisch zijn en dus niet zullen zorgen voor stikstofemissies. De railterminal zal wel vrachtwagens aantrekken die zorgen voor stikstofemissie. Dit zal lokaal leiden tot meer stikstofemissies, maar in totaal zal het aantal kilometers per vrachtwagen afnemen door de komst van de terminal er vindt immers meer transport per spoor dan per weg plaats. Voor zowel de aanleg- als gebruiksfase is te zijner tijd een Aerius-berekening nodig.

In de wijde omgeving van Zwolle liggen verschillende Natura 2000-gebieden blijkt uit onderstaande tabel.

Tabel 2 Natura 2000-gebieden in de omgeving van Zwolle

Natura 2000-gebied	Overbelasting stikstof
Boetelerveld	Ja
Veluwerandmeren	Nee
Zwarte Meer	Nee
Vecht- en Beneden-Reggegebied	Ja
Weerribben	Ja
Ijsselmeer	Nee
Olde Maten & Veerslootslanden	Ja
De Wieden	Ja
Ketelmeer & Vossemeer	Nee
Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	Ja
Rijntakken	Ja
Veluwe	Ja

Alle drie de ontwikkellocaties (Hessenpoort, Kampen, en Kampen de Zande) liggen binnen een straal van 25 kilometer van een of meerdere Natura 2000-gebieden. Daarmee is de kans aanwezig dat allo locaties stikstofneerslag veroorzaken tijdens de aanleg- en/of gebruiksfase van het project op een Natura 2000-gebied. Dat betekent dat, voor zover nu bekend, het thema stikstof niet onderscheidend is voor de verschillende ontwikkellocaties.

Zoals genoemd is een Aerius-berekening nodig voor de aanleg- en gebruiksfase om te onderzoeken of de ontwikkeling van een railterminal op een van de ontwikkellocaties daadwerkelijke negatieve impact heeft op een nabijgelegen Natura 2000-gebied.

2.4. Conclusie

Op basis van de reflectie blijkt dat criterium 1 tot en met 3 navolgbaar en houdbaar zijn. Criterium 4 is echter niet navolgbaar, waardoor de keuze voor de drie ontwikkellocaties ook niet navolgbaar is. Dit betekent dat er mogelijk locaties zijn afgevallen die ook geschikt zijn om te beoordelen als ontwikkellocatie of dat er onterecht een van de huidige ontwikkellocaties als geschikt zijn beoordeeld.

De beoordeling van de huidige ontwikkellocaties op zichzelf is navolgbaar, ondanks dat er heldere richtlijnen ontbreken voor de toekenning van de scores. De beoordeling is inhoudelijk navolgbaar, met uitzondering van de thema´s bodem, sociaal draagvlak en PAS-wet. Indien deze thema´s echter buiten beschouwing worden gelaten komt ontwikkellocatie Hessenpoort als meest kansrijke locatie naar voren. Deze wordt door bedrijven, die als gebruikers uiteindelijk van de railterminal gebruik gaan maken ook als meest kansrijke locatie beschouwd.

Op basis van de actualisatie blijkt dat er gewijzigde ruimtelijke omstandigheden zijn en daarnaast ook gewijzigde regelgeving in relatie tot stikstof. De gewijzigde ruimtelijke omstandigheden zorgen niet voor het afvallen van een van de drie ontwikkellocaties, allemaal lijken ze vooralsnog ruimtelijk inpasbaar. Wat betreft de nieuwe stikstofregelgeving geldt dat alle drie de ontwikkellocaties in de nabijheid liggen van overbelaste Natura 2000-gebieden. Een nadere analyse via de Aerius-calculator is nodig of de ontwikkeling van een railterminal in de aanleg- en/of gebruiksfase zorgt voor stikstofneerslag. Vooralsnog zijn de ontwikkellocaties op het thema stikstof niet onderscheidend.

Kortom, op basis van de reflectie en actualisatie kan geconcludeerd worden dat met name criterium 4 ervoor zorgt dat het trechterproces in de locatiescan onnavolgbaar en niet houdbaar is. Tegelijkertijd is de verdere beoordeling, na criterium 1 tot en met 4, op hoofdlijnen navolgbaar en daarmee ook de uitkomst houdbaar dat locatie Hessenpoort het meest kansrijk is ten opzichte van de andere twee ontwikkellocaties. Toch is niet uit te sluiten dat ook andere locaties mogelijk kansrijk kunnen zijn. Belangrijk is om hierbij op te merken dat de potentiële gebruikers, bedrijven uit de regio Zwolle, die in 2016 in het kader van de locatiescan geïnterviewd zijn destijds de voorkeur uitspraken voor locatie Hessenpoort vanwege de goede ontsluiting, de aanwezigheid van bedrijvigheid en voldoende ontwikkelruimte.

3. Uitkomsten interviews

Om inzicht te krijgen in relevante huidige ontwikkelingen zijn verschillende interviews uitgevoerd. Op deze manier zijn meerdere gemeenten uit de regio betrokken bij deze actualisatie. De tabel hieronder geeft de geïnterviewde partijen weer.

Tabel 3 Geïnterviewde partijen

Partij	Datum	Functie
Provincie Overijssel	8 november 2023	- Programmamanager goederenvervoer en logistiek - Adviseur regionale economie
Gemeente Dalfsen	9 november 2023	- Economische zaken - Planoloog
Gemeente Zwolle	15 november 2023	- Strateeg economie - Teammanager economie en cultuur
Gemeente Elburg	18 januari 2024	- Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer - Projectleider woningbouw

3.1. Resultaten

Tijdens de interviews zijn verschillende thema's naar voren gekomen. Hieronder staat per thema beknopt beschreven wat de uitkomsten daarvan zijn.

3.1.1. Betrokkenheid locatiescan en gezamenlijkheid vervolg

Geen van de geïnterviewde personen is destijds betrokken geweest bij het opstellen van de locatiescan in 2016. Dat maakt het voor hen lastig om nadere toelichting te geven op de analyse. Gemeente Dalfsen geeft aan ook nu nauwelijks betrokken te zijn bij de ontwikkeling van een potentiële railterminal. Het blijft voor hen daarom lastig om het proces te doorgronden en te weten wanneer welke keuzes gemaakt worden.

Voor het vervolg is er enerzijds aandacht nodig voor exploitatie van een toekomstige railterminal en anderzijds voor de governancestructuur om het project te ontwikkelen, geven zowel de provincie Overijssel als gemeente Zwolle aan. Met betrekking tot de governancestructuur wordt aangegeven dat er behoefte is aan processturing en afspraken over taken, rollen en verantwoordelijkheden tussen de provincie Overijssel, gemeente Zwolle en de ondernemers. Gemeente Dalfsen roept op om in relatie tot het gebied van de locatie Hessenpoort tot een integrale gebiedsaanpak te komen omdat er sprake is van meerdere ontwikkelingen in dat gebied (zie ook paragraaf 3.1.2.).

3.1.2. Meerdere ontwikkelingen in gebied rondom locatie Hessenpoort

De gebiedsvisie Ten noorden van de Vecht wordt door meerdere partijen genoemd als belangrijk raakvlakproject. Aanleiding voor dat project is dat er meerdere ontwikkelingen spelen in het gebied rondom locatie Hessenpoort. De provincie Overijssel heeft gezamenlijk met de gemeenten Dalfsen en Zwolle en verschillende belangenverenigingen van bewoners besloten om een gebiedsvisie te ontwikkelen. De railterminal staat daarbij ook ingetekend op de kaart. De verwachting is dat de gebiedsvisie rond de zomer van 2024 gereed is.

Vanuit het perspectief van waterbeheer is het gebied rondom locatie Hessenpoort een aandachtspunt. Om ervoor te zorgen dat Zwolle geen wateroverlast krijgt, is het van belang om stroomopwaarts ruimte te creëren voor onder andere de Vecht. Overloopgebieden kunnen daarvoor een mogelijke oplossing zijn, wellicht ten noorden van de Vecht, nabij locatie Hessenpoort. Water en bodemsturend worden daarbij genoemd als nieuwe inrichtingsprincipes om klimaatbestendig te ontwikkelen. De Omgevingsvisies van de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle en Dalfsen onderstrepen dat.

Tegelijkertijd speelt er het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) dat zich richt op biodiversiteit, stikstof, water, bodem en klimaat en daarmee bouwt aan een toekomst voor het platteland. Ook in de provincie Overijssel loopt dat programma en ook dat heeft een raakvlak met het gebied rondom locatie Hessenpoort. Tot slot is energie een belangrijk thema dat genoemd wordt bij de ontwikkeling van een railterminal. Daarbij gaat het zowel om potentiële nieuwe windmolens in de buurt van Hessenpoort als ook netcongestie. Bedrijventerrein Hessenpoort 3 kan op moment niet worden uitgegeven vanwege gebrek aan voldoende capaciteit op het net. Al deze ontwikkelingen onderstrepen de roep om een integrale afweging te maken voor de verschillende functies in het gebied rondom Hessenpoort.

3.1.3. Diverse nadere onderzoeken o.b.v. voorkeurslocatie Hessenpoort

Op basis van de locatiescan uit 2016 is voor de verschillende partijen locatie Hessenpoort vooralsnog als uitgangspunt gehanteerd als toekomstige ontwikkellocatie. Op basis van locatie Hessenpoort zijn na 2016 diverse nadere onderzoeken uitgevoerd om te verkennen wat een mogelijke configuratie zou kunnen zijn van de railterminal (2019), een second opinion (2021) en een onderzoek naar technische en financiële haalbaarheid (2022). Bovendien heeft ProRail een quickscan uitgevoerd (2019, update 2022). Deze onderzoeken hebben zich sterk gericht op de technische en financiële aspecten voor realisatie van een railterminal. Op basis daarvan zijn er vooralsnog geen showstoppers uit naar voren gekomen. Wel zijn diverse aanbevelingen gedaan om onder andere de impact op natuur vast te stellen en verdiepende technische en financiële onderzoeken uit te voeren.

Meerdere partijen onderstrepen daarnaast het belang om onderzoek te doen naar nationale, regionale en lokale effecten op het weggennet als een railterminal ontwikkeld wordt. Er wordt vanuit gegaan dat elk aanbod zijn eigen vraag schept en het daarom belangrijk is om vooraf na te denken hoe een eventuele railterminal ontsloten gaat worden. Ook ruimtelijke inpasbaarheid wordt door meerdere partijen aangegeven als nadere onderzoeksopgave evenals de inpasbaarheid op het spoornet.

3.1.4. Railterminal in Lelystad

Gelijktijdig met het onderzoek naar de technische en financiële haalbaarheid van een railterminal op locatie Hessenpoort is onderzoek gedaan naar een railterminal in de provincie Flevoland, bij Lelystad[2]. Uitkomst daarvan was dat een railterminal niet interessant is voor die regio omdat er sprake is van een scheve verdeling tussen de import en export en de verwachting is dat een railterminal daarom niet rendabel zal zijn. Enkel een laad- en losplaats realiseren zou mogelijk nog interessant kunnen zijn. Om dat vast te kunnen stellen is aangegeven dat nader onderzoek nodig is. Tegelijkertijd is aangegeven dat een samenwerking met de regio Zwolle onvoldoende kansen lijkt te bieden omdat de bestemmingen teveel verschillen van elkaar. De regio Lelystad richt zich namelijk op bestemmingen als Turkije en China terwijl de regio Zwolle zich richt op Oost- en Noord-Europa/Scandinavië. Verder zijn interessante conclusies uit het onderzoek dat de haalbaarheid van een railterminal in Flevoland staat met voldoende volume. In de marktregio Flevoland is er onvoldoende volume. Daarnaast zijn er drie andere factoren van belang om succesvol ladingspaketten van de weg over te zetten naar het spoor: kosten, doorlooptijd en frequentie, en een betrouwbare dienstverlening. Voor een hoge betrouwbaarheid is commitment van bedrijven nodig.

3.1.5. Railterminal in ’t Harde

Een railterminal in ’t Harde is in de locatiescan afgevallen. Desalniettemin wordt in de interviews aangegeven dat locatie ’t Harde als kansrijk blijft terugkomen in de gesprekken over het realiseren van een railterminal in de regio Zwolle. Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht voor het verder ontwikkelen van station ’t Harde als hub door de gemeente Elburg. Een mogelijkheid hierbij is dat het station wordt omgeklapt naar de westkant van de Eperweg, waardoor er ontwikkelruimte vrijkomt, die niet voor woningbouw te gebruiken is omdat een goed woon- en leefklimaat lastig gegarandeerd kan worden. Er is wel ontwikkelruimte voor kantoren, industrie, of bijvoorbeeld een railterminal.

[2] Logitech en stec groep, 2022, *Verkenning Railterminal Flevokust Haven*.

Uit het interview met de gemeente Elburg blijkt dat het voor hen onnavolgbaar is waarom locatie ’t Harde afvalt bij criterium 4 (ruimtelijke inpassing, nabijheid economische centra, wegontsluiting, lokale infrastructuur en overheidsbestemming) in de locatiescan. Locatie ’t Harde is namelijk zeer goed ontsloten en voldoet aan de criteria die genoemd worden. De locatie ligt direct naast het spoor en de kruising van de A28 en de N309 (corridor Epe-Dronten). De gemeente Elburg ziet kansen voor een railterminal aan de oostzijde van het spoor, mogelijk in de vorm van dubbelgebruik met het raccordement van Defensie.

Er zijn echter twee knelpunten op deze locatie. Ten eerste is de locatie ingesloten tussen het Natura 2000-gebied Veluwe, waarop een overbelasting van stikstof is vastgesteld. Dit kan voor belemmeringen bij de ontwikkeling van een railterminal zorgen. Ten tweede ligt aan de oostzijde van het spoor het raccordement van Defensie die zij gebruiken voor het laden en lossen van militair materieel. Door de ruimteclaim van Defensie blijft er naar verwachting weinig ruimte over voor de ontwikkeling van een railterminal. Dat bevestigt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die opgesteld is in het kader van de m.e.r.-procedure voor het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie[3]. Uit de NRD blijkt dat Defensie de huidige capaciteit aan raccordementen (opstelplaatsen en aansluiting op rail) niet meer vindt volstaan en dat er een noodzaak is voor de fysieke uitbreiding van raccordementen. Deze behoefte komt door toename van oefeningen en trainingen van eenheden die per rail verplaatsen en door het veranderende dreigingsniveau waardoor meer vervoersbewegingen door Europa gaan. EU-regelgeving stuurt erop aan dat transporten van meer dan 500 kilometer per rail of per waterwegen moeten gaan plaatsvinden. In de NRD wordt gesproken over fysieke uitbreiding van raccordement ’t Harde. De kansrijkheid van het realiseren van een railterminal bij ´t Harde, mogelijk in de vorm van dubbelgebruik met het raccordement van Defensie, zou nader verkend kunnen worden.

3.2. Conclusie

De interviews met de bovenstaande partijen hebben geen nadere onderbouwing gegeven over gemaakte keuzes van de locatiescan. Wel is uit de interviews duidelijk naar voren gekomen dat er meerdere ontwikkelingen spelen in het gebied op de voorkeurslocatie Hessenpoort. Het zijn daarbij ontwikkelingen die de discipline logistiek overstijgen. Het gaat namelijk om water (overloopgebieden), bodem (klimaatbestendig), landbouw (Provinciaal Programma Landelijk Gebied), energie (overbelasting van het elektriciteitsnet) en verkeerseffecten (verkeersafwikkeling op het wegennet). De geïnterviewde partijen geven aan dat het nodig is om vanuit deze verschillende disciplines de ontwikkeling van een railterminal te onderzoeken. Daarnaast leven er nog onderzoeksvragen in hoeverre een railterminal bij ’t Harde kansrijk is. Deze locatie is namelijk onnavolgbaar afgevallen in de locatiescan. De gemeente Elburg is niet negatief over de eventuele ontwikkeling van een railterminal, wel dient de kansrijkheid daarvan nader onderzocht te worden met Defensie, die al in ’t Harde aanwezig is.

[3] Ministerie van Defensie, 2023, *NRD Milieueffectrapportage Nationaal Programma Ruimte voor Defensie*.

4. Conclusies en aanbevelingen

Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen uit de reflectie en actualisatie van de locatiescan weergegeven, en zijn vervolgens aanbevelingen gedaan.

4.1. Conclusie

Op basis van de reflectie blijkt dat criterium 1 tot en met 3 navolgbaar en houdbaar zijn. Criterium 4 is echter niet navolgbaar, waardoor de keuze voor de drie ontwikkellocaties ook niet navolgbaar is. Dit betekent dat er mogelijk locaties zijn afgevallen die ook geschikt zijn om te beoordelen als ontwikkellocatie of dat er onterecht een van de huidige ontwikkellocaties als geschikt zijn beoordeeld.

De beoordeling van de huidige ontwikkellocaties op zichzelf is navolgbaar, ondanks dat er heldere richtlijnen ontbreken voor de toekenning van de scores. De beoordeling is inhoudelijk navolgbaar, met uitzondering van de thema´s bodem, sociaal draagvlak en PAS-wet. Indien deze thema´s echter buiten beschouwing worden gelaten komt ontwikkellocatie Hessenpoort als meest kansrijke locatie naar voren. Deze wordt door bedrijven, die als gebruikers uiteindelijk van de railterminal gebruik gaan maken ook als meest kansrijke locatie beschouwd.

Op basis van de actualisatie blijkt dat er gewijzigde ruimtelijke omstandigheden zijn en daarnaast ook gewijzigde regelgeving in relatie tot stikstof. De gewijzigde ruimtelijke omstandigheden zorgen niet voor het afvallen van een van de drie ontwikkellocaties, allemaal lijken ze vooralsnog ruimtelijk inpasbaar. Wat betreft de nieuwe stikstofregelgeving geldt dat alle drie de ontwikkellocaties in de nabijheid liggen van overbelaste Natura 2000-gebieden. Een nadere analyse via de Aerius-calculator is nodig of de ontwikkeling van een railterminal in de aanleg- en/of gebruiksfase zorgt voor stikstofneerslag. Vooralsnog zijn de ontwikkellocaties op het thema stikstof niet onderscheidend.

Uit de interviews is geen nadere onderbouwing voor de locatiescan naar voren gekomen. De oproep luidt om de voorkeurslocatie, Hessenpoort, nader te onderzoeken op niet-logistieke aspecten, maar milieuaspecten als water, bodem, energie, landschap en verkeer. Daarnaast komt naar voren dat locatie ’t Harde toch als kansrijk beschouwd wordt. Om vast te stellen of locatie ’t Harde daadwerkelijk kansrijk is, is nader onderzoek nodig met Defensie, die plannen heeft om het bestaande raccordementen uit te breiden.

Kortom, op basis van de reflectie en actualisatie kan geconcludeerd worden dat met name criterium 4 ervoor zorgt dat het trechterproces in de locatiescan onnavolgbaar en niet houdbaar is. Tegelijkertijd is de verdere beoordeling, na criterium 1 tot en met 4, op hoofdlijnen navolgbaar en daarmee ook de uitkomst houdbaar dat locatie Hessenpoort het meest kansrijk is ten opzichte van de andere twee ontwikkellocaties. Toch is niet uit te sluiten dat ook andere locaties mogelijk kansrijk kunnen zijn, zoals locatie ‘t Harde. Belangrijk is om hierbij op te merken dat de potentiële gebruikers, bedrijven uit de regio Zwolle, die in 2016 in het kader van de locatiescan geïnterviewd zijn destijds de voorkeur uitspraken voor locatie Hessenpoort vanwege de goede ontsluiting, de aanwezigheid van bedrijvigheid en voldoende ontwikkelruimte.

4.2. Aanbevelingen

Op basis van het onderzoek inclusief de verrichte interviews zijn de volgende aanbevelingen opgenomen:

1. *Specificeer criterium 4 en toets vervolgens de locaties*

Zoals uit het onderzoek blijkt is criterium 4 niet navolgbaar omdat onvoldoende duidelijk is wat met het criterium bedoeld wordt. Het advies is daarom om criterium 4 te specificeren en vervolgens de locaties die na criterium 3 zijn overgebleven nogmaals te toetsen. Dat verrijkt de locatiescan, doordat duidelijk wordt of de drie ontwikkellocaties die nu nader beoordeeld zijn ook daadwerkelijk de locaties zijn die

als meest kansrijk beschouwd kunnen worden na toepassing van criterium 1 tot en met 4. Daarmee wordt ook locatie ´t Harde nader onderzocht, hoewel het ook aan te raden is om in een verkennend gesprek met Defensie de kansrijkheid van die locatie te toetsen.

2. *Beoordeel de kansrijke ontwikkellocaties op milieuaspecten*

Het is aan te bevelen om de kansrijke ontwikkellocaties nader te onderzoeken op milieuaspecten als water, bodem, energie, landschap en verkeer. Dit geeft duiding aan de impact van een railterminal op het milieu en daarmee zicht op de haalbaarheid van een railterminal op de ontwikkellocaties.

3. *Toets de bereidheid van de ondernemers*

Het succes van een railterminal staat of valt met de bereidheid van ondernemers om er als gebruikers gebruik van te gaan maken. Het is daarom aan te bevelen om te onderzoeken in hoeverre ondernemers daadwerkelijk nog bereid zijn om van een mogelijke railterminal gebruik te maken. Ook als ze deze mogelijk zelf dienen aan te leggen en te exploiteren.

4. *Toets de inpassing in het spoornet*

Het spoornet is ten opzichte van 2016 aanzienlijk drukker geworden. Om goederenterreinen in de dienstregeling in te passen, zeker op het intensief bereden traject tussen Zwolle en Meppel, is nader onderzoek nodig. Dit helpt om te bepalen of de ontwikkellocaties geschikt zijn voor het realiseren van een railterminal.

Bronnen

Buck Consultants International (BCI), 2016, *Verkenning Haalbaarheid Spoorterminal Regio Zwolle*.

Buck Consultants International (BCI), 2019, *Alternatieve zoeklocaties voor een spoorterminal nabij Hessenpoort, Zwolle.*

Hofstra, L., 2010, *Spreiding achterlandknooppunten. De rol van de Rijksoverheid op mogelijke leemtes en overlap*. Afstudeerscriptie. Breda: NHTV.

Logitech en stec groep, 2022, *Verkenning Railterminal Flevokust Haven*.

Ministerie van Defensie, 2023, *NRD Milieueffectrapportage Nationaal Programma Ruimte voor Defensie*.

Vereniging van Nederlandse Gemeenten, 2009, *Bedrijven en milieuzonering 2009*, ISBN 9789012130813.

Colofon

OPDRACHTGEVER	Gemeente Zwolle
UITGAVE	Movares Nederland B.V. Daalseplein 100 Postbus 2855 3500 GW Utrecht
PROJECTLEIDER	Niels van den Berg-Meijerink
PROJECTTEAM	Stef Brauers, Martijn Faber
PROJECTNUMMER	M0005330
KENMERK	A30-SBR-HS-RAP-23010158

© 2024, Movares Nederland B.V.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Movares Nederland B.V.

Movares samen werkt het