



Raadsbrief

Datum 25 augustus 2025

Onderwerp Stand van zaken en vervolg railterminal
Versienummer 1

Portefeuillehouder Paul Guldemon

Samenvatting

Begin 2023 hebben de raad van Zwolle en Provinciale Staten van Overijssel geconcludeerd dat de railterminal Hessenpoort voldoende potentie heeft om verdere stappen te zetten. Door uw raad is daarbij gevraagd om een actualisatie van de locatiescan uit 2016. Uit de actualisatie komt Hessenpoort nog steeds als meest kansrijke ontwikkellocatie naar voren. Wel heeft het spoorgoederenvervoer het lastig in Nederland, en is de druk op schaarse ruimte de afgelopen jaren toegenomen. In het gebied Ten Noorden van de Vecht - waar Hessenpoort onderdeel van is - worden meerdere ruimteclaims gedaan, waarbij gekozen moet worden wat wel en niet kan. Ook wordt in 't Harde verkend of er kansen zijn voor een combinatie met uitbreidingswensen van Defensie. In het najaar van 2024 hebben we op initiatief van de marktpartijen die onderdeel uitmaken van de Coalitie van Welwillenden¹, een werkbezoek gebracht aan de railterminal in Duisburg. Hierbij hebben ze opnieuw gewezen op het belang en de meerwaarde van een railterminal in de regio Zwolle. De ondernemers geven daarbij aan kansen te zien in locatie 't Harde. Uit voorlopig onderzoek blijkt dat inpasbaarheid en milieuaspecten de ontwikkeling van een railterminal bij Hessenpoort op voorhand niet onmogelijk maken. Voor het vervolg verstevigen we onze aanpak samen met de provincie Overijssel. Hierbij wordt verder ingezet op de ruimtelijke, operationele, technische en financiële aspecten van de railterminal. Een railterminal bij 't Harde is mogelijk op kortere termijn te realiseren. Bij voldoende potentie van een keuze voor een locatie zal een besluit worden genomen tot het uitvoeren van een maatschappelijke kosten-batenanalyse. We verwachten in het eerste half jaar van 2026 de uitkomsten op te leveren. Samen met de provincie Overijssel wordt hiervoor een projectleider aangesteld.

Bijlagen

1. Raadsvoorstel Vervolgonderzoek Railterminal 20 december 2022
2. Movares actualisatie locatiescan
3. Movares aanscherping locatiescan
4. Brief Coalitie van Welwillenden

Openbaarheid

- ☒ Openbaar
☐ Geheim

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De wijze waarop uitvoering gegeven is aan toezegging 786 actualisatie locatiescan, de stand van zaken railterminal, en hoe het vervolgtraject vorm te geven.

¹ De marktpartijen in de Coalitie van Welwillenden zijn Samskip, Scania, TGN Fritom, MCS en Westerman Multimodal Logistics.



Datum 25 augustus 2025

Inleiding

Al langer wordt gesproken over een mogelijke railterminal in de regio Zwolle. Begin 2023 is door uw raad en Provinciale Staten van Overijssel gesproken over de uitkomsten van het marktonderzoek en het onderzoek naar de technische en financiële haalbaarheid van een railterminal bij Hessenpoort² (zie bijlage 1). Toen is geconcludeerd dat Hessenpoort als locatie potentie heeft. Uw raad heeft eigenstandig nog verzocht de locatiescan uit 2016 te actualiseren. Dit hebben we de afgelopen periode gedaan. Uit de actualisatie komt Hessenpoort nog steeds als meest kansrijke locatie naar voren (zie argument 1.1). Daarnaast hebben we geprobeerd met een CEF-aanvraag Europees geld binnen te halen voor vervolgonderzoeken. Deze CEF-aanvraag, ingediend door de Port of Zwolle, is niet toegekend ondanks een voldoende score. Verder hebben we onder andere met de Coalitie van Welwillenden een werkbezoek gebracht aan de railterminal in Duisburg (Duitsland), en verkennen we de kansen voor een railterminal bij 't Harde, nu Defensie daar hun raccordement gaat uitbreiden. We zien nog steeds kansen voor een railterminal in de regio Zwolle. De Coalitie van Welwillenden is nog steeds actief en ziet nog steeds het belang van een railterminal voor de regio. Samen met de provincie Overijssel gaan we door en verstevigen we onze aanpak. Deze richt zich op verdieping van de kansen in Hessenpoort en 't Harde. Mogelijk is een railterminal in 't Harde op kortere termijn te realiseren. Bij voldoende potentie van en keuze voor een locatie zal een besluit worden genomen tot het uitvoeren van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

Kader

- Vervolgonderzoek railterminal – Raadsbesluit 13 maart 2023

Kernboodschap

De locatiescan uit 2016 is geactualiseerd. Hieruit is gebleken dat Hessenpoort nog steeds de meest kansrijke locatie voor een railterminal is. Daarnaast verkennen we de mogelijkheden in 't Harde nu Defensie daar in het kader van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie hun raccordement wil gaan uitbreiden. Voor het vervolg verstevigen we onze aanpak samen met de provincie Overijssel. De aanpak richt zich op verdieping van de kansen in Hessenpoort en 't Harde, waarbij in 't Harde de realisatie van een railterminal mogelijk op kortere termijn te realiseren is. Bij voldoende potentie van en keuze voor een locatie zal een besluit worden genomen tot het uitvoeren van een MKBA.

Toelichting

Samen met de provincie Overijssel en Port of Zwolle werken we toe naar een beslismoment over de railterminal. We stellen voor om de inzet voor het vervolg te verstevigen. Om die voorkeur te onderbouwen schetsen we de stappen en ontwikkelingen die de afgelopen periode hebben plaatsgevonden. Dit is tevens de wijze waarop we als college invulling hebben gegeven aan de toezegging om de locatiescan te actualiseren.

Door het actualiseren van de locatiescan uit 2016 is verkend of Hessenpoort nog steeds een kansrijke locatie is. In het raadsdebat van 21 februari 2023 heeft uw raad het college verzocht de locatiescan uit 2016 te actualiseren. Kernvraag was of de methodiek die in 2016 is gehanteerd, nog steeds actueel en geldend was. We hebben daarom onderzoek gedaan naar de navolgbaarheid van de criteria die in 2016 zijn gehanteerd. Deze criteria waren achtereenvolgens:

1. Afstand tot de bestaande railterminal in Coevorden
2. Nabijheid van spoor

² [Agenda Zwolle - Raadsplein info/debat Raadzaal dinsdag 21 februari 2023 19:30 - 21:00 - iBabs Publieksportaai](#)



Datum 25 augustus 2025

3. Geschikte hindercategorie voor een railterminal
4. Logistieke ontsluiting en achterland

Na het doorlopen van deze vier criteria bleven in 2016 drie potentiële ontwikkellocaties over. Dit waren Kampen, Kampen De Zande, en Hessenpoort. Deze zijn onderling vergeleken, en daaruit bleek Hessenpoort het meest kansrijk.

De actualisatie is begin 2024 opgeleverd (zie bijlage 2). Movares concludeert dat de eerste drie criteria navolgbaar en houdbaar zijn. Criterium 4 is niet navolgbaar. Hierdoor is niet navolgbaar hoe uiteindelijk uitgekomen wordt bij de drie potentiële ontwikkellocaties. Dit betekent dat er mogelijk locaties zijn afgevallen die ook geschikt zijn om te beoordelen als ontwikkellocatie, of andersom dat huidige ontwikkellocaties onterecht als geschikt zijn beoordeeld.

Om de actualisatie van de locatiescan goed af te ronden is Movares gevraagd om criterium 4 aan te scherpen. Het resultaat is begin 2025 opgeleverd (zie bijlage 3). Hieruit blijkt dat na concretisering van criterium 4 de drie overgebleven locaties uit 2016 navolgbaar zijn. Van deze drie locaties blijkt Hessenpoort nog steeds het meest kansrijk.

Er hebben afgelopen periode verschillende ontwikkelingen plaatsgevonden die van invloed zijn op de kansen voor een railterminal in de regio Zwolle. Om Europees geld aan te trekken voor de uitvoering van onder andere een MKBA hebben we de aansluiting gezocht bij de CEF-aanvraag³ die Port of Zwolle begin 2024 heeft ingediend. In de zomer van 2024 werd bekend dat de aanvraag niet is toegekend. De minimale score om in aanmerking te kunnen komen voor de subsidie werd behaald, maar het beschikbare budget (€7,1 miljard) is drie keer overvraagd (€22,2 miljard), en op de beoordelingsonderdelen Kwaliteit, Impact en Volwassenheid bleef de aanvraag vooral op dat laatste achter.

Spoorgoederenvervoer heeft het lastig. Spoorgoederenvervoer krimpt, en vervoer over de weg groeit (omgekeerde modaliteitsverschuiving). Oorzaak hiervan is onder andere de financiële druk in de sector, zoals de nieuwe tariefstructuur van ProRail per 2023. Begin 2024 heeft er daarnaast geen enkele partij ingeschreven op de aanbesteding voor de railterminal Gelderland, waardoor dit project is beëindigd. Tegelijk verwacht het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) dat het spoorgoederenvervoer op de middellange termijn wel weer zal gaan groeien. Het demissionaire kabinet blijft daarbij het spoorgoederenvervoer als een belangrijke schakel zien in het multimodale goederenvervoerssysteem. Binnen al deze ontwikkelingen zien de marktpartijen in de Coalitie van Welwillenden nog steeds kansen voor een railterminal in de regio Zwolle (zie bijlage 4). In het najaar van 2024 hebben we op uitnodiging van hen een bezoek gebracht aan de railterminal in Duisburg, waarbij ze ons ook gewezen hebben op het belang en de meerwaarde van een railterminal in de regio Zwolle.

In een eerder stadium heeft ProRail een quickscan uitgevoerd naar de inpasbaarheid van groeiend goederenvervoer per spoor in combinatie met de ambities voor personenvervoer per spoor. Ook is een voorlopige verkenning gedaan naar milieuaspecten. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling van een railterminal bij Hessenpoort op voorhand niet onmogelijk is.

³ CEF (Connecting Europe Facility) is een subsidieregeling van de Europese Unie (EU) voor meer groei, banen en concurrentievermogen.



Datum 25 augustus 2025

Meer dan in 2016, toen de locatiescan is uitgevoerd, is de druk op schaarse ruimte toegenomen. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij ruimtelijke afwegingen ingezet wordt op meervoudig ruimtegebruik boven enkelvoudig ruimtegebruik. De provincie Overijssel gaat in veel gevallen over welke functies waar kunnen plaatsvinden, en werkt aan een nieuwe omgevingsvisie. Daarin wordt de railterminal niet genoemd. In reactie op het concept hebben we aangegeven dit wel wenselijk te vinden, omdat de provincie ook onderdeel is van de Coalitie van Welwillenden. In het gebied Ten Noorden van de Vecht komen veel ruimteclaims samen. Als overheden zullen we moeten afwegen wat we in het gebied willen. In de recent opgestelde gebiedsvisie hebben bewoners aangegeven dat een railterminal qua maat en schaal niet past.

Een recente ontwikkeling is de groei van onze krijgsmacht door de verslechterende geopolitieke situatie in de wereld. Eén van de behoeften is uitbreiding van het raccordement⁴ in 't Harde. Investeren in het raccordement biedt mogelijk kansen voor een combinatie met een railterminal. Dit betekent meervoudig ruimtegebruik, en het kan een positief effect hebben op de businesscase van de terminal en de termijn waarbinnen deze gerealiseerd kan worden. Samen met Port of Zwolle en de provincie Overijssel voeren we gesprekken met onder andere de gemeente Elburg, Defensie en provincie Gelderland om te verkennen of er kansen liggen. Er is een welwillende houding om te verkennen wat de mogelijkheden zijn, maar ook daar spelen opgaven zoals bijvoorbeeld de directe nabijheid van natura2000 gebied en de beschikbaarheid van stikstofruimte.

Bovenstaande laat zien dat de ontwikkeling van een railterminal een complex vraagstuk is. Vanuit de stappen die we tot nu toe hebben gezet zien we de noodzaak om onze aanpak te verstevigen. Zo willen we sneller tot bestuurlijke besluitvorming komen.

Verstevigen van onze inzet is nodig om sneller tot besluitvorming te komen. Op dit moment trekken we samen met de provincie Overijssel op in het verder verkennen van de kansen voor een railterminal in de regio Zwolle. Naast Hessenpoort als kansrijke locatie verkennen we de mogelijkheden bij 't Harde. Gezien de ontwikkelingen daar, zoals de investeringen van Defensie, biedt dat mogelijk kansen om op kortere termijn een railterminal te kunnen realiseren, waarbij we ook zien dat daar opgaven spelen die remmend en/of belemmerend kunnen werken. Port of Zwolle stelt zich op als de vooruitgeschoven post vanuit de marktpartijen om beweging te houden op dit dossier. Stappen die we tot nu toe hebben gezet leiden nog niet tot een duidelijk ja of nee voor de railterminal. Vanuit het gebied ten noorden van de Vecht - waar Hessenpoort onderdeel vanuit maakt - wordt de roep steeds luider om als overheden duidelijkheid te geven over de toekomst van hun woon- en werkomgeving. We willen daarom sneller tot keuzes komen. We kiezen ervoor om onze inzet samen met de provincie Overijssel verder te verstevigen. De aanpak richt zich op ruimtelijke, operationele, technische en financiële aspecten van de locaties Hessenpoort en 't Harde. De uitkomst hiervan moet helpen de kansrijkheid van beide locaties scherper te krijgen. Bij voldoende potentie van een keuze voor een locatie zal een besluit worden genomen tot het uitvoeren van een MKBA. Zoals toegezegd zullen we u als raad aan de voorkant meenemen bij het opstellen van deze MKBA. We streven erna om in het eerste half jaar van 2026 met de uitkomsten van de verdiepende analyse bij u te komen.

Voor Hessenpoort is vanuit eerder onderzoek al meer bekend over de ruimtelijke, operationele, technische en financiële aspecten, dan voor locatie 't Harde. Ruimtelijk gaat het onder andere om de inpasbaarheid, ontsluiting, draagvlak, en effect van natura 2000 gebied. Operationele aspecten

⁴ Een raccordement is een 'perron' waar defensiematerieel op een trein geladen kan worden.



Datum 25 augustus 2025

betreffen zaken als eisen van de mogelijke exploitant, (on)mogelijkheden voor meervoudig gebruik (defensie) en frequentie van treindiensten (inclusief effect van personenvervoer per spoor). De aansluiting op het hoofdspoor en andere infrastructurele aanpassingen vallen onder technische aspecten. Tot slot gaat het financiële aspect over zaken als de businesscase, mogelijkheden voor (co)financiering en verdeling privaat-publieke investeringen.

Ruimtelijk hangt de locatie van een railterminal op Hessenpoort grotendeels samen met de verdere uitbreiding van Hessenpoort. De zoeklocaties voor de uitbreiding van Hessenpoort zijn deels gelijk aan de mogelijke locaties voor de railterminal en hebben daarmee ruimtelijke impact op hetzelfde gebied. De railterminal en uitbreiding Hessenpoort kunnen los van elkaar gerealiseerd worden, maar mogelijkheden tot clustering en/of combineren van ruimtegebruik hebben onze voorkeur en zullen daarom in het vervolg onderwerp van onderzoek zijn. Ook wanneer de planning van beide ontwikkelingen niet parallel loopt.

De financiële haalbaarheid van een railterminal Hessenpoort is in 2022 aangetoond. Het is de verantwoordelijkheid van de marktpartijen om alert te blijven op ontwikkelingen in het (spoor)goederenvervoer die van invloed kunnen zijn op de businesscase. Een positieve exploitatie is voor ons een basisvoorwaarde voor de ontwikkeling van de railterminal.

Om onze aanpak te kunnen verstevigen kiezen we ervoor gezamenlijk met de provincie Overijssel een projectleider aan te stellen. We verwachten in het eerste half jaar van 2026 met de uitkomsten van de verdiepende analyse bij u te komen.

Maatschappelijk draagvlak & participatie

Omdat we nog in de verkennende fase zitten, heeft er beperkt participatie plaats gevonden. Wel was de railterminal onderdeel van het participatieproces Gebiedsvisie ten Noorden van de Vecht. Daarin hebben bewoners aangegeven dat een railterminal qua maat en schaal niet past in het gebied. Daarnaast is bekend dat de bewoners vragen om het maken van keuzes voor de toekomst van hun woon- en werkomgeving. Verder is streekverenigingen De Marsen een aantal malen geïnformeerd en is er contact onderhouden met de Gemeente Dalfsen.

Communicatie

Een communicatieplan is op dit moment niet nodig. Wel zijn streekvereniging De Marsen, gebiedstafel ZSDZ, de gemeenten Dalfsen en Elburg, en de provincie Gelderland geïnformeerd over deze brief voordat deze naar u als raad is verzonden.

Financiën

Om onze inzet te kunnen verstevigen wordt samen met de provincie Overijssel een externe projectleider aangetrokken. De kosten voor de gemeente Zwolle bedragen naar verwachting 25.000 euro en worden gedekt uit het budget Duurzame Economie.

Risico's

Met dit voorstel lopen we geen specifieke (juridische) risico's.

Vervolg

De nieuw aan te trekken projectleider zal vorm en inhoud gaan geven aan het vervolgtraject. Met Overijssel wordt afgestemd over de gezamenlijke inzet en bekostiging. Het vervolgtraject moet leiden



Datum 25 augustus 2025

tot scherper zicht op de kansrijkheid van Hessenpoort en 't Harde. Bij voldoende potentie van en keuze voor een locatie zal een besluit worden genomen tot het uitvoeren van een MKBA. Zoals toegezegd zullen we de raad aan de voorkant meenemen bij het opstellen van deze MKBA. We verwachten in het eerste half jaar van 2026 met de uitkomsten van de verdiepende analyse bij u te komen.

Daarnaast blijven de provincie Overijssel en de gemeenten Zwolle, Dalfsen en Staphorst samenwerken om te komen tot keuzes voor het gebied Ten Noorden van de Vecht.

Openbaarheid

Deze raadsbrief en alle bijlagen zijn openbaar.

Burgemeester en wethouders van Zwolle,

burgemeester, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer