movares smart urban engineering



Rapport

# Eindrapportage

## Aanscherping locatiestudie railterminal regio Zwolle

Versie: 3.0
Status: Vrijgegeven
Datum: 06-02-2025
Kenmerk: A30-RHE-HS-RAP-24011283

# Autorisatieblad

## Eindrapportage

Aanscherping locatiestudie railterminal regio

| | Naam | Akkoord | Datum |
|---|---|---|---|
| Opgesteld door | Stef Brauers, Remco van den Heuvel | Ja | 6-2-2025 |
| Gecontroleerd door | Henk Otte | Ja | 6-2-2025 |
| Vrijgegeven door | Henk Otte | Ja | 6-2-2025 |

### Versiehistorie

| Versie | Naam | Datum | Korte toelichting |
|---|---|---|---|
| 1.0 | Concept eindrapportage | 29-1-2025 | Concept eindrapportage |
| 2.0 | Definitief eindrapport | 5-2-2025 | Feedback verwerkt |
| 3.0 | Definitief eindrapport | 6-2-2025 | Aanpassing n.a.v. laatste feedback |

# Inhoudsopgave


**1 Inleiding 4**

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

**2 Convergentieproces en actualisatie 5**

**3 Operationalisering criterium 4 6**

**4 Analyse criterium 4 8**

4.1 Subcriterium 4.1 Ruimtelijke inpassing 8
4.2 Subcriterium 4.2 Nabijheid economische centra 8
4.3 Subcriterium 4.3 Wegontsluiting 9
4.4 Subcriterium 4.4 Planologie 9
4.5 Eindoverzicht en uitkomsten 9

**5 Conclusie en kansrijke ontwikkellocaties 12**

**Bijlage 1 Logistieke hotspots 2024 13**

**Colofon 14**

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De provincie Overijssel, gemeente Zwolle en de Coalition of the Willing (potentiële bedrijven die gebruik willen maken van de railterminal) onderzoeken de ontwikkeling van een railterminal. In 2016 is er daarom een locatiescan uitgevoerd naar een railterminal in de regio Zwolle[1]. In 2024 heeft Movares een actualisatie van deze locatiescan uitgevoerd[2]. De hoofdvraag was of de uitkomsten van de locatiescan zouden veranderen met de huidige informatie. Verder bleek dat criterium 4 'de logistieke ontsluiting van het achterland Zwolle' en de op basis daarvan uitgevoerde trechtering onvoldoende navolgbaar was. In de actualisatie zijn vier aanbevelingen gedaan:

1. *Specificeer criterium 4 en toets vervolgens de locaties*
2. *Beoordeel de kansrijke ontwikkellocaties op milieuaspecten*
3. *Toets de bereidheid van de ondernemers*
4. *Toets de inpassing in het spoornet*

Movares heeft de opdracht gekregen om de eerste aanbeveling uit te voeren. Dit houdt in dat criterium 4 gespecificeerd moet worden en dat de na criterium 3 overgebleven locaties opnieuw te toetsen op basis van het gespecificeerde criterium 4. Dit zal duidelijk maken of de drie destijds overgebleven locaties de meest kansrijke zijn na toepassing van alle criteria.

## 1.2 Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek is om na te gaan of de drie eerder overgebleven locaties nog steeds het meest kansrijk zijn nadat de na criterium 3 overgebleven locaties opnieuw getoetst zijn op basis van het gespecificeerde criterium 4.

## 1.3 Aanpak

Allereerst is er criterium 4 aangescherpt. Het criterium is opgedeeld in vier subcriteria waar ja/nee-vragen bij zijn opgesteld, zodat ze in lijn zijn met de eerdere drie criteria in het proces. Er is bepaald met welke meetbare indicatoren bepaald kan worden of er aan de subcriteria is voldaan. Deze aanscherping is in een tussentijds overleg besproken met de opdrachtgever, waarna er nog enkele aanpassingen zijn gedaan.
Daarna is een analyse uitgevoerd waarin de locaties die na criterium 3 zijn overgebleven zijn getoetst aan de aangescherpte subcriteria. Aan de hand van deze analyse is het keuzeproces navolgbaar gemaakt en is getoetst of de potentiële ontwikkellocaties uit de locatiescan uit 2016 een juiste uitkomst van het convergentieproces zijn.

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het eerdere convergentieproces en de actualisatie die in 2024 heeft plaatsgevonden. In hoofdstuk 3 wordt de operationalisering van criterium 4 en de bijbehorende methodiek toegelicht. In hoofdstuk 4 komt de analyse aan de hand van criterium 4 aan bod. Tot slot bevat hoofdstuk 5 de conclusie waarin wordt beoordeeld of de potentiële ontwikkellocaties navolgbaar zijn.

[1] Buck Consultants International (BCI), 2016, Verkenning Haalbaarheid Spoorterminal Regio Zwolle.
[2] Movares, 2024, Railterminal regio Zwolle – actualisatie locatiescan

# 2 Convergentieproces en actualisatie

In het eerdere onderzoek uit 2016 is er sprake van een convergentieproces om 280 bedrijventerrein in 21 gemeenten aan de hand van vier criteria terug te brengen naar drie potentiële ontwikkellocaties. Er is sprake van een proces waarbij bij elk criterium een aantal bedrijventerreinen afvallen omdat ze niet voldoen aan het criterium. De volgende criteria zijn destijds gebruikt:

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 de regio's worden de gemeenten die overlappen met het werkgebied van Coevorden niet onderzocht.

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

3. **Hindercategorie terminal**
   Bedrijventerreinen met hindercategorie lager dan 3 vallen af.

4. **Logistieke ontsluiting achterland Zwolle**
   De gemeenten met de overgebleven bedrijventerreinen zijn besproken op ruimtelijke inpassing, nabijheid economische centra, wegontsluiting, lokale infrastructuur en overheidsbestemming.

Movares heeft in 2024 een actualisatie uitgevoerd voor de locatiescan uit 2016. Daarmee is onderzocht of en hoe de bovenstaande criteria aangepast kunnen worden. Hieruit kwam naar voren dat een railterminal mogelijk is op bedrijventerreinen met hindercategorie 4.2 of hoger, in tegenstelling tot de in criterium 3 genoemde hindercategorie 3. Daarom dient criterium 3 aangepast te worden naar: *Bedrijventerreinen met hindercategorie 4.1 of lager vallen af*.

Doordat criterium 3 is aangepast, blijven er andere bedrijventerreinen over in deze stap van de trechtering. De 77 bedrijventerreinen die destijds overgebleven zijn na criterium 3 moeten opnieuw worden beoordeeld. Een aantal van deze bedrijventerreinen zijn ofwel opgeheven ofwel samengevoegd met een ander bedrijventerrein. Ook vallen er een aantal bedrijventerreinen met milieucategorie 4.1 af. Na deze actualisatie blijken er na criterium 3 nog 23 bedrijventerreinen over die onderzocht worden aan de hand van criterium 4.

In de actualisatie is ook gekeken naar de navolgbaarheid van de vier criteria. Daaruit bleek dat het niet navolgbaar was hoe criterium 4 destijds is beoordeeld. Er kan daardoor niet worden vastgesteld op basis waarvan de overgebleven bedrijventerreinen zijn afgevallen. In het volgende hoofdstuk is daarom criterium 4 geoperationaliseerd.

# 3 Operationalisering criterium 4

In dit hoofdstuk wordt de operationalisering van criterium 4 en de bijbehorende methodiek toegelicht. De operationalisering van criterium 4 (ruimtelijke inpassing, nabijheid economische centra, wegontsluiting, lokale infrastructuur en overheidsbestemming) heeft als doel om logische en eenduidige indicatoren op te stellen. Daarmee is navolgbaar gemaakt op basis waarvan bedrijventerreinen afvallen bij dit criterium in het convergentieproces.

Omdat het criterium uit verschillende aspecten bestaat is het criterium eerst opgedeeld in vier subcriteria om ze afzonderlijk te kunnen beoordelen. De vier subcriteria zijn:

1. Ruimtelijke inpassing
2. Nabijheid economische centra
3. Wegontsluiting
4. Planologie

Om consistent te blijven met de voorgaande criteria in het proces is per subcriterium een ja/nee-vraag opgesteld. Daarmee wordt gewaarborgd dat de beoordeling op hetzelfde detailniveau blijft als de andere criteria. Hieronder wordt per subcriterium de onderzoeksvraag en de gebruikte indicatoren vermeld en een toelichting gegeven waarop deze gebaseerd zijn.

**1. Ruimtelijke inpassing**

- Vraag: Is er voldoende beschikbare ruimte op het bedrijventerrein (of langs het spoor, afhankelijk van het type terminal) voor een railterminal?
- Indicator: Oppervlakte van 14 hectare beschikbaar, met groeipotentie naar 25 hectare.
- Toelichting: De oppervlakten zijn gebaseerd op de terminalcapaciteit van twee opstelsporen in de startfase en vier opstelsporen in de eindfase, elk met een opstallengte van 740 meter. In het onderzoek naar de technische haalbaarheid van een railterminal op bedrijventerrein Hessenpoort (uitgevoerd door STEC groep op 14 december 2022) is uitgegaan van een ruimtebeslag van ongeveer 14,1 hectare in de startfase en 25,4 hectare in de eindfase. Deze uitgangspunten dienen afgerond als indicatoren voor de beoordeling van beschikbare ruimte.
  Voor het realiseren van een railterminal is een groot aaneengesloten stuk grond nodig. De beschikbare oppervlakte wordt daarom grofmazig beoordeeld waarbij gelet wordt op geografisch beperkende factoren zoals wateroppervlakten, infrastructuur en bebouwing. Omdat de specifieke locatie van de railterminal in deze onderzoeksfase nog niet bekend is, wordt er niet beoordeeld op grondeigendom.

**2. Nabijheid economische centra**

- Vraag: Ligt het bedrijventerrein binnen een logistieke hotspot in een economisch belangrijk gebied?
- Indicator: Ligt het bedrijventerrein binnen een economisch belangrijk gebied?
  Ligt het bedrijventerrein binnen een logistieke hotspot?
- Toelichting: In de *Atlas van Overijssel*[3] zijn economisch belangrijke locaties weergegeven die zijn opgesteld voor de Integrale Netwerkvisie Overijssel. De netwerkvisie moet leiden tot een prioritering binnen en tussen de verschillende vervoerswijzen op basis van de economische rol die een verbinding / netwerk heeft. Aan de hand van de resultaten daarvan kunnen keuzes gemaakt worden omtrent de kwaliteitsniveaus van verbindingen / netwerken en de financiering daarvan. Dit zal invloed hebben op investeringen op infrastructuur (weg, water, spoor, fiets en uitwisselpunten tussen de modaliteiten) en op structurele uitgaven voor de exploitatie van het openbaar vervoer en beheer en onderhoud van de infrastructuur. De volgende locaties zijn meegenomen in de beoordeling:

[3] https://geo.overijssel.nl/viewer/app/master/v1?bookmark=dbaa2814cd724d6f8d1ac261e2044857

- Economisch belangrijke gebieden: Dit zijn de economisch belangrijkste gebieden in Overijssel. Een aantal locaties bevinden zich buiten de provincie Overijssel en zijn niet meegenomen in de *Atlas van Overijssel.* Voor deze locaties is beoordeeld of ze een belangrijk economisch gebied voor de betreffende provincie zijn.
- Logistieke hotspots: Dit zijn gebieden met een groot economisch belang waarbij verbinding en ontsluiting extra aandacht verdienen. De logistieke hotspots zijn gebaseerd op de jaarlijkse lijst van Logistiek.nl (bijlage 1).

Het is voor een railterminal cruciaal dat deze zich binnen een economisch belangrijk gebied en logistieke hotspot bevindt omdat dit de toegang tot grote markten en klanten van de railterminal vergroot. Dit is belangrijk voor de levensvatbaarheid van de railterminal. Daarnaast kan de aanwezige infrastructuur binnen een logistieke hotspot zorgen voor een versterkte positie van de railterminal.
Een bedrijventerrein voldoet aan dit subcriterium als het bedrijventerrein in zowel een economisch belangrijk gebied ligt, als in een logistieke hotspot.

**3. Wegontsluiting**

- Vraag: Is er een provinciale weg of een snelwegaansluiting aanwezig binnen één kilometer?
- Indicator: Aanwezigheid van een provinciale weg en/of aansluiting op een snelweg binnen één kilometer van het bedrijventerrein.
- Toelichting: Vrachtwagenstromen zijn niet wenselijk via een erftoegangsweg. Er is daarom gekeken naar de afstand vanaf de beoogde locatie van de railterminal tot een provinciale weg (gebiedsontsluitingsweg) of een snelwegaansluiting. Als deze binnen één kilometer van de railterminal ligt zorgt dit voor een efficiënte doorvoer van goederen, een verbeterde bereikbaarheid, kostenbesparingen door kortere reistijden en verbeterede veiligheid.

**4. Planologie**

- Vraag: Zijn er zwaarwegende planologische belemmeringen voor de realisatie van een railterminal op de beoogde locatie?
- Indicator: De locatie bevindt zich binnen een:
  - Natura 2000-gebied
  - NNN-gebied
  - Plangebied van concrete ruimtelijke plannen.

Toelichting: Bij grote ontwikkelingen zoals een railterminal is het belangrijk om een inschatting te kunnen maken of er conflicten ontstaan met gebieden met een beschermde status of waar plannen zijn voor andere ontwikkelingen. Een railterminal past in geen geval binnen bestaande omgevingsplannen en het is daarom altijd een bestuurlijke afweging of het mogelijk is om een railterminal te realiseren. De aanwezigheid van Natura 2000-gebied, NNN-gebied en concrete ruimtelijke plannen kunnen daarbij als zwaarwegende planologische belemmeringen worden beschouwd. In principe zullen grote ruimtelijke ingrepen in deze gebieden niet wenselijk zijn. Er is ook gekeken naar gebieden met een andere mogelijke planologische belemmeringen zoals weidevogelgebieden en hoogwaardig agrarisch gebied. Geconcludeerd is dat deze gebieden ook van hoge waarde zijn maar besloten is het criterium beperkt te houden tot de drie bovengenoemde gebieden.

# 4 Analyse criterium 4

In dit hoofdstuk wordt de analyse aan de hand van criterium 4 uiteengezet. Criterium 4 is onderzocht aan de hand van de vier geoperationaliseerde subcriteria. Deze analyse wordt in onderstaande tekst per subcriterium toegelicht. In het eindoverzicht in Tabel 3-1 is per bedrijventerrein weergegeven of deze voldoet aan de subcriteria en daarmee als kansrijk wordt aangemerkt, of dat deze is afgevallen.

## 4.1 Subcriterium 4.1 Ruimtelijke inpassing

De hoofdvraag bij dit subcriterium is of er voldoende beschikbare ruimte is op het bedrijventerrein of langs het spoor in de buurt van het bedrijventerrein. Er dient een oppervlakte van minimaal 14 hectare beschikbaar te zijn, met de mogelijkheid tot uitbreiding naar 25 hectare. Met beschikbare ruimte wordt hier grofweg gekeken naar grote aaneengesloten stukken grond waar zich geen geografisch beperkende factoren bevinden.

Voor een aantal bedrijventerreinen blijkt er niet genoeg beschikbare ruimte te zijn. Dit heeft er vaak mee te maken dat de bedrijventerreinen omringd zijn door bebouwde omgeving of waterwegen. Dit geldt bijvoorbeeld voor de gemeente Deventer waarbij de bedrijventerreinen omringd zijn door woonwijken, de IJssel en de A1. Ook is er soms wel beschikbare ruimte, maar is deze niet bereikbaar omdat deze aan de andere kant van een spoor, snelweg, kanaal of rivier ligt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de meeste bedrijventerreinen in Meppel.

Voor een aantal bedrijventerreinen is er wel ruimte beschikbaar. Bij de meeste daarvan geldt er wel een kanttekening. Zo geldt voor de bedrijventerreinen in de gemeente Kampen dat er wel bereikbare ruimte is, maar dat dit op een aantal kilometer van het bedrijventerrein ligt. In de gemeenten Raalte en Steenwijkerland is er wel ruimte beschikbaar, maar is er geen spoorverbinding.

Er zijn negen bedrijventerreinen waar niet voldoende ruimte beschikbaar is voor een railterminal. Bij veertien bedrijventerreinen is er wel voldoende ruimte. Hiervan geldt voor negen bedrijventerreinen wel een kanttekening; de beschikbare ruimte ligt op een afstand van het bedrijventerrein, er ligt nog geen spoorverbinding, of er moet een overweg gebouwd worden.

## 4.2 Subcriterium 4.2 Nabijheid economische centra

In subcriterium 4.2 wordt bepaald of bedrijventerreinen zich binnen belangrijke economische centra bevinden, zoals bepaald in de Integrale Netwerkvisie Overijssel. De netwerkvisie moet leiden tot een prioritering binnen en tussen de verschillende vervoerswijzen op basis van de economische rol die een verbinding heeft. Het betreft '*economisch belangrijke gebieden*' en '*logistieke hotspots'*; gebieden met een groot economisch belang waarbij verbinding en ontsluiting extra aandacht verdienen. Aan de hand van deze gebieden maakt de provincie keuzes omtrent de kwaliteitsniveaus van verbindingen en netwerken en de financiering daarvan.

Aan de hand van de afbakening van deze gebieden in de *Atlas van Overijssel* wordt antwoord gegeven op de vraag: *ligt het bedrijventerrein binnen een logistieke hotspot in een economisch belangrijk gebied?* Wanneer een bedrijventerrein zowel in een logistieke hotspot als in een economisch belangrijk gebied ligt, is het antwoord 'ja' en valt het op basis van dit subcriterium niet af als kansrijke locatie. Indien een bedrijventerrein in geen of één van beide gebieden valt, is het antwoord 'nee' en valt dit bedrijventerrein af als kansrijke locatie.
Voor bedrijventerreinen die buiten de gemeente Overijssel liggen is beoordeeld of de bedrijventerreinen in een economisch belangrijk gebied voor de provincie liggen.

Meppel geldt als een economisch belangrijk gebied voor de provincie Drenthe. Voor alle bedrijventerreinen in de gemeente Meppel geldt dat deze wel binnen een logistieke hotspot liggen. Deze bedrijventerreinen voldoen dus aan subcriterium 4.2.

De bedrijventerreinen in de gemeenten Steenwijkerland en Dronten liggen in een economisch belangrijk gebied, maar niet binnen een logistieke hotspot, waardoor deze locaties afvallen op basis van subcriterium 4.2.

Voor de bedrijventerreinen in de gemeenten Elburg en Raalte geldt dat deze zowel buiten een logistieke hotspot als een economisch belangrijk gebied liggen. Deze bedrijventerreinen vallen op basis van subcriterium 4.2 ook af als kansrijke locatie.

Voor de bedrijventerreinen in de gemeenten Zwolle, Kampen en Deventer geldt dat deze zowel binnen een logistieke hotspot als in een economisch belangrijk gebied liggen. Deze bedrijventerreinen vallen op basis van subcriterium 4.2 dus niet af als kansrijke locatie.

### 4.3 Subcriterium 4.3 Wegontsluiting

Subcriterium 4.3 toetst de zoeklocaties op de aanwezigheid van een goede wegontsluiting van de railterminal. Er is daarom gekeken naar de afstand tot een provinciale weg of een snelwegaansluiting. In dit subcriterium wordt antwoord gegeven op de hoofdvraag of er een provinciale weg of een snelwegaansluiting aanwezig is binnen één kilometer van het bedrijventerrein.

Voor alle bedrijventerreinen geldt dat er binnen één kilometer een provinciale weg of een snelwegaansluiting aanwezig is. Er vallen op basis van dit subcriterium dus geen locaties af.

### 4.4 Subcriterium 4.4 Planologie

Subcriterium 4.4 heeft als hoofdvraag of er zwaarwegende planologische belemmeringen zijn voor de realisatie van een railterminal op de beoogde locatie. Bij grote ontwikkelingen zoals een railterminal is het namelijk belangrijk om een inschatting te kunnen maken of er conflicten ontstaan met plannen voor andere ontwikkelingen. De aanwezigheid van Natura 2000-gebied, NNN-gebied en concrete ruimtelijke plannen kunnen als zwaarwegende planologische belemmeringen worden beschouwd. In principe kunnen er geen grote ruimtelijke ingrepen plaatsvinden in deze gebieden.

Er wordt bepaald of een zoeklocatie zich bevindt binnen een Natura 2000-gebied, NNN-gebied of binnen een gebied met concrete ruimtelijke plannen. Indien een locatie zich binnen één of meerdere van deze gebieden bevindt, is het antwoord op de hoofdvraag 'ja' en valt deze af als kansrijke locatie. Als een locatie zich niet binnen deze gebieden bevindt, is er geen zwaarwegende planologische belemmering en valt de locatie niet af op basis van subcriterium 4.4.

Voor bedrijventerreinen Noord fase I in Meppel, vormt NNN-gebied een planologische belemmering voor het realiseren van een railterminal. Voor bedrijventerreinen Noord fase II, vormt het concrete plan voor Noord fase III een planologische belemmering. Daar wordt namelijk een bedrijventerrein gerealiseerd dat raakvlak heeft met de beoogde locatie voor de railterminal. Deze bedrijventerreinen vallen op basis van subcriterium 4.4 af als kansrijke locatie.

Voor bedrijventerreinen De Zegge I tot en met V en De Zegge VI in Raalte, vormt een concrete ontwikkeling een planologische belemmering. Er is namelijk een woningbouwplan voor 5 woningen tussen het spoor en het bedrijventerrein, dat raakvlak heeft met de beoogde locatie voor de railterminal. Deze bedrijventerreinen vallen op basis van subcriterium 4.4 af als kansrijke locatie.

Bij het bedrijventerrein 't Spoor in Elburg is de beschikbare ruimte gelegen binnen Natura 2000-gebied en/of NNN-gebied. Dit vormt een belemmering voor de ontwikkeling van een railterminal op deze locatie en daarmee voldoet deze locatie niet aan subcriterium 4.4.

### 4.5 Eindoverzicht en uitkomsten

Onderstaande tabel bevat een eindoverzicht van de beoordeling van de 23 overgebleven locaties op basis van criterium 4. Per subcriterium is aangegeven of een bedrijventerrein op basis van dat criterium afvalt (rood gemarkeerd) of niet afvalt (groen gemarkeerd) als kansrijke locatie. Als een bedrijventerrein in één of meer

subcriteria rood gemarkeerd is valt deze af. De rechterkolom 'kansrijk' bevat het eindoordeel: is de cel rood dan is de locatie afgevallen en is de cel groen dan geldt de locatie als kansrijk voor de komst van een railterminal.

*Tabel 4-1 Eindoverzicht criterium 4*

| Gemeente | Bedrijventerrein | Sub 4.1 | Sub 4.2 | Sub 4.3 | Sub 4.4 | Kansrijk |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente Meppel | Oevers A, B, C | | | | | |
| Gemeente Meppel | Noord fase I | | | | | |
| Gemeente Meppel | Buitenhaven e.o./Oude Vaart | | | | | |
| Gemeente Meppel | Oevers D | | | | | |
| Gemeente Meppel | Noord fase II | | | | | |
| Gemeente Meppel | Steenwijker-straatweg | | | | | |
| Gemeente Zwolle | Hessenpoort | | | | | |
| Gemeente Zwolle | Voorst | | | | | |
| Gemeente Zwolle | Marslanden | | | | | |
| Gemeente Kampen | Zuiderzeehaven | | | | | |
| Gemeente Kampen | Bedrijvenpark Rijksweg 50 | | | | | |
| Gemeente Kampen | Haatland | | | | | |
| Swifterbant Gemeente Dronten | De Kolk | | | | | |
| Gemeente Dronten | Business-zone Delta | | | | | |
| Gemeente Dronten | Poort van Dronten | | | | | |
| Gemeente Dronten | Fazantendreef | | | | | |
| Gemeente Steenwijkerland | Groot Verlaat | | | | | |
| Gemeente Raalte | De zegge VI | | | | | |
| Gemeente Raalte | De zegge I t/m V | | | | | |
| Gemeente Deventer | Bergweide | | | | | |
| Gemeente Deventer | Kloosterlanden | | | | | |
| Gemeente Deventer | Handelspark de Wetering | | | | | |
| ('t Harde) Gemeente Elburg | 't Spoor | | | | | |

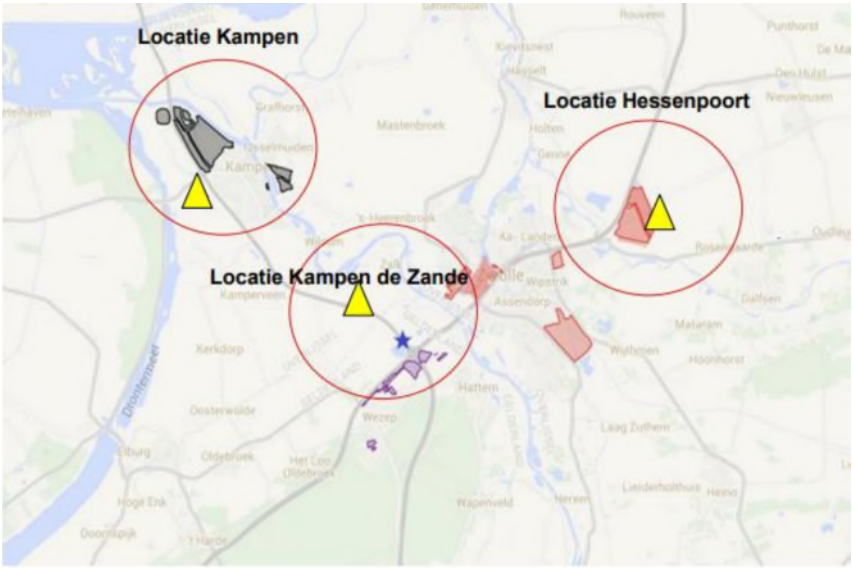
In Tabel 3-1 is af te lezen dat er vijf bedrijventerreinen in twee gemeenten voldoen aan alle criteria:

- Hessenpoort (gemeente Zwolle)
- Marslanden (gemeente Zwolle)
- Zuiderzeehaven (gemeente Kampen)
- Bedrijvenpark Rijksweg 50 (gemeente Kampen)
- Haatland (gemeente Kampen)

De gemeenten Zwolle en Kampen zijn dus de overgebleven gemeenten waarin bedrijventerreinen liggen die voldoen aan alle criteria. Dit betekent dat in deze twee gemeenten potentie is voor een railterminal. Dit komt overeen met de resultaten van de locatiescan uit 2016. Destijds waren de gemeenten Kampen en Zwolle ook de enige gemeenten met potentie voor een railterminal. De specificering van criterium 4 leidt dus niet tot andere gemeenten waar potentie is voor een railterminal.

Binnen de gemeenten Zwolle en Kampen is destijds gezocht naar locaties die geschikt zijn voor de ontwikkeling van een railterminal en die strategisch gelegen zijn ten opzichte van infrastructuur en bedrijventerreinen. Dit heeft drie potentiële ontwikkellocaties opgeleverd. Daarmee blijven de volgende potentiële ontwikkellocaties over:

- Locatie Hessenpoort (gemeente Zwolle)
- Locatie de Zande (gemeente Kampen)
- Locatie Kampen (gemeente Kampen)




*Figuur 4-1 Potentiële ontwikkellocaties zoals weergegeven in de locatiescan uit 2016 (BCI)*

Uit de actualisatie (2024) bleek dat vooral criterium 4 ervoor zorgde dat het trechterproces in de locatiescan onnavolgbaar was. Tegelijkertijd geldt dat de verdere beoordeling (na criterium 4) wel helder was. Dat betekent dat de uitkomst dat locatie Hessenpoort het meest kansrijk is ten opzichte van de andere twee ontwikkellocaties houdbaar is.

# 5 Conclusie en kansrijke ontwikkellocaties

In 2016 is een locatiescan uitgevoerd voor een railterminal in de regio Zwolle. Uit een actualisatie van deze locatiescan in 2024 is gebleken dat criterium 4 niet navolgbaar was. In dit rapport is criterium 4 daarom gespecificeerd. Daarna zijn de overgebleven locaties na criterium 3 getoetst aan de hand van dit geoperationaliseerde criterium. Criterium 4 is gespecificeerd naar vier subcriteria:

- Ruimtelijke inpassing
- Nabijheid economische centra
- Wegontsluiting
- Planologie

De 23 bedrijventerreinen die zijn overgebleven na de eerste 3 criteria in het convergentieproces zijn beoordeeld aan de hand van bovenstaande subcriteria. Er blijken vijf bedrijventerreinen in twee gemeenten (Zwolle en Kampen) te zijn die voldoen aan alle criteria. In de locatiescan uit 2016 bleven bedrijventerreinen in dezelfde twee gemeenten over. De specificering van criterium 4 leidt dus niet tot andere gemeenten waar potentie is voor een railterminal.

Binnen de gemeenten Zwolle en Kampen is destijds gezocht naar locaties die geschikt zijn voor de ontwikkeling van een railterminal en die strategisch gelegen zijn ten opzichte van infrastructuur en bedrijventerreinen. Dit heeft drie potentiële ontwikkellocaties opgeleverd. Omdat de specificering van criterium 4 niet tot andere gemeenten met potentie voor een railterminal heeft geleid, blijven de volgende potentiële ontwikkellocaties over:

- Locatie Hessenpoort (gemeente Zwolle)
- Locatie Kampen de Zande (gemeente Kampen)
- Locatie Kampen (gemeente Kampen

Geconcludeerd kan worden dat de drie potentiële ontwikkellocaties voor een railterminal in de regio Zwolle navolgbaar zijn na de concretisering van criterium 4. Deze locaties volgen logisch uit het convergentieproces waarbij honderden bedrijventerreinen uit 21 gemeenten zijn teruggebracht tot 5 bedrijventerreinen in twee gemeenten.
Uit de actualisatie (2024) bleek dat de verdere beoordeling, na criterium 1 tot en met 4, op hoofdlijnen navolgbaar is en daarmee is ook de uitkomst houdbaar dat locatie Hessenpoort het meest kansrijk is ten opzichte van de andere twee ontwikkellocaties.

# Bijlage 1 Logistieke hotspots 2024

logistiek

# Logistieke Hotspots 2024

UITSLAG VERKIEZING

| | |
|---|---|
| 1 | **Midden-Brabant** (Tilburg-Waalwijk) |
| 2 | **West-Brabant** (Breda-Oosterhout-Bergen op Zoom-Roosendaal-Moerdijk) |
| 3 | **Noord-Limburg** (Venlo-Venray) |
| 4 | **Oost-Brabant** (Den Bosch-Eindhoven-Helmond-Veghel-Oss) |
| 5 | **Rivierenland** (Tiel-Geldermalsen-Zaltbommel) |
| 6 | **Twente** (Almelo-Hengelo-Enschede) |
| 7 | **Flevoland** (Almere-Lelystad-Zeewolde) |
| 8 | **Utrecht** (Lage Weide-Nieuwegein-Vianen) |
| 9 | **A12 Corridor** (regio Zoetermeer-Waddinxveen) |
| 10 | **Rotterdam Rijnmond-Drechtsteden** |
| 11 | **Schiphol** |
| 12 | **Knooppunt Arnhem-Nijmegen** |
| 13 | **Zuid-Limburg** (Maastricht-Heerlen-Sittard-Geleen) |
| 14 | **Midden-Limburg** (Roermond-Weert) |
| 15 | **Maasvlakte I en II** |
| 16 | **Liemers** (Duiven-Westervoort-Zevenaar-'s-Heerenberg) |
| 17 | **Stedendriehoek** (Apeldoorn-Deventer-Zutphen) |
| 18 | **IJsseldelta** (Zwolle-Kampen-Meppel-Emmeloord) |
| 19 | **Metropool Amsterdam** (Westhaven - Zaanstreek - IJmond) |
| 20 | **Delfzijl-Eemshaven** |
| 21 | **Zuidoost-Drenthe** (Emmen-Hoogeveen-Coevorden) |
| 22 | **Friesland** (Heerenveen-Drachten-Leeuwarden) |
| 23 | **Zeeland** (Vlissingen-Terneuzen) |
| 24 | **West-Friesland** (Alkmaar-Enkhuizen) |




## Hoogste score per categorie

| | | |
|---|---|---|
| **Personeel** | Flevoland (Almere-Lelystad-Zeewolde) | 4.8 |
| **Bouwgrond** | Flevoland (Almere-Lelystad-Zeewolde) | 2.9 |
| **Brownfield** | Rotterdam Rijnmond-Drechtsteden | 3.5 |
| **Duurzaamheid** | Schiphol | 4.3 |

De ranglijst van de belangrijkste logistieke regio's komt tot stand met medewerking van 40 experts, die vanuit verschillend perspectief aangeven wat zij zien als de hotspots op dit gebied. Het panel geeft middels een enquête aan hoe de regio's scoren op de volgende criteria: beschikbaarheid personeel, van bouwgrond, van brownfield ontwikkeling en hoe gemeentes, projectontwikkelaars en bedrijven omgaan met verduurzaming. Dat doen ze voor minimaal tien hotspots. Verder kunnen ze een voorkeursstem uitbrengen betreffende de volgende aspecten: motivatie personeel, beschikbaarheid infrastructuur, bereikbaarheid van de regio, medewerking van gemeenten en regionale overheden, beste hotspot voor nationale e-fulfilment, voor crossborder e-commerce, en nationale distributie. Kijk voor meer achtergrond over deze verkiezing op: **www.logistiek.nl**



**Warehouse Waspik**
Waspik (Midden-Brabant)
Next Level



**EVO Park Weert**
Weert (Midden-Limburg)
EvolutionRE



**Ara Almelo**
Almelo (Twente)
Stellar Development/Heembouw



**Jysk**
Lelystad (Flevoland)



**Lekkerland**
Waddinxveen (A12 Corridor)
Montea




**NA-KD**
Duiven (Liemers)
Intospace



**Plus**
Deventer (Stedendriehoek)
HBC



**Rhenus Road**
Venlo (Noord-Limburg)
Abrdn/Volantess



**Loods5**
Halfweg (Schiphol)
Sunrise/SADC

# Colofon


| | |
|---|---|
| **Opdrachtgever** | Gemeente Zwolle |
| **Uitgave** | Movares Nederland B.V.<br><br>Daalseplein 100<br>Postbus 2855<br>3500 GW Utrecht |
| **Telefoon** | +31 (0)30 - 265 55 55 |
| **Ondertekenaar** | Brauers SJM (Stef)<br>stef.brauers@movares.nl |
| **Projectnummer** | X10-K-HS-OVG-24008472 |
| **Kenmerk** | A30-RHE-HS-RAP-24011283 |



*© 2025, 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

smart
urban
engineering