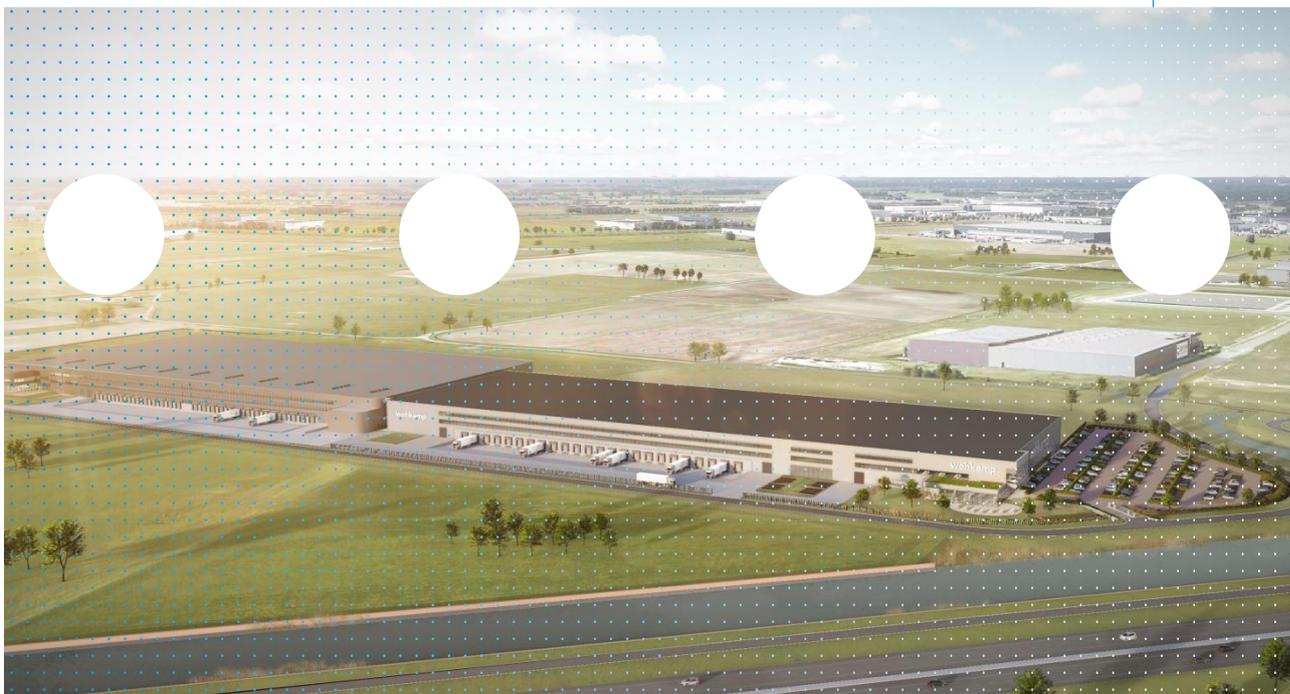


**stec
groep**



Marktverkenning Hessenpoort 3 en 4 Zwolle

Stec Groep aan gemeente Zwolle

Hub Ploem, Juriën Poulussen & Peter Stopel
31 januari 2019

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Achtergrond.....	3
1.2	Locatieprofiel Hessenpoort Zwolle.....	4
2	Marktbeeld	5
2.1	Hessenpoort heeft vooral regionale functie	5
2.2	Marktontwikkelingen in grootschalige logistiek.....	7
2.2.1	Gunstige marktperspectieven voor de logistieke sector als geheel.....	7
2.2.2	Regionale spelers in transport, food en E-fulfilment kansrijk voor regio Zwolle.....	9
2.3	Marktontwikkelingen in MKB-sectoren	13
2.4	Aanbod in en rondom regio Zwolle	15
3	Sociaaleconomische waarde Hessenpoort 3 en 4	18
3.1	Logistieke werkgelegenheid op dit moment goed voor circa 10% banen	18
3.2	Potentiele sociaal economische waarde Hessenpoort 3 en 4	19
4	Conclusies en advies	22
	Bijlage A: Analyse bedrijventerreinen in Zwolle	24
	Bijlage B: Analyse logistiek in Port of Zwolle	26
	Bijlage C: Score Logistieke segmenten Zwolle	29

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Veel dynamiek op bedrijventerrein Hessenpoort, vooral vanuit grootschalige logistiek

Het positieve economische sentiment laat zich ook in Zwolle zien. De interesse voor- en uitgifte van kavels op bedrijventerrein Hessenpoort is de afgelopen jaren sterk aangetrokken. Vooral de logistieke sector blijft een belangrijke ruimtevrager. Ook in de eerste helft van 2018 heeft de sector zich geroerd, met onder andere de investering van Wehkamp in een tweede distributiecentrum. Het bedrijventerrein heeft een goede ligging aan de A28, een (boven)regionale functie en bewezen succes. Conform de regionale programmeringsafspraken is Hessenpoort in West-Overijssel aangewezen als dé locatie voor grootschalige bedrijvigheid. Hessenpoort staat daarmee op *pole position* om belangrijke logistieke investeringen en ruimtevrage in en voor de regio te huisvesten.

Kwalitatieve geschiktheid beschikbaar aanbod een vraagteken; daarom denkt u na over uitbreiding

De gemeente Zwolle vraagt zich af of Hessenpoort over kwalitatief voldoende aanbod beschikt om alle kansen in de markt te pakken, waaronder de regionale vestigingsfunctie voor grootschalige logistiek. Hessenpoort heeft nog enkele kavels beschikbaar voor grootschalige bedrijven met een omvang van circa 5 - 10 hectare, maar voor grotere bedrijven (> 10 hectare) is de ruimte zeer beperkt. Ook omliggende regionale bedrijventerreinen zijn hier niet op ingericht. Gezien de positieve vooruitzichten voor de logistieke sector en de verkenning naar de haalbaarheid van een spoorterminal op Hessenpoort, kan dat een *bottleneck* betekenen voor de economische groei van de regio.

Datzelfde geldt voor kleinschaliger bedrijvigheid in milieucategorie I en II, dat nu veelal aan de zuidzijde van Hessenpoort gevestigd is. De zuidelijke strook loopt inmiddels vol met onder meer autobedrijven en groothandels, maar biedt beperkt plek voor de volgende gegadigde.

Om bovenstaande inventariseert u nu de mogelijkheden voor een eventuele uitbreiding van Hessenpoort: fasen 3 en 4. Hessenpoort 3 wordt daarbij voorzien¹ voor kleinschaliger bedrijvigheid van ongeveer 2.500 tot 10.000 m² die passen binnen de milieucategorie I en II; Hessenpoort 4 wordt voorzien voor XXL-logistiek.

In dit stadium wilt u nut en noodzaak van eventuele uitbreiding eerst beter onderzocht hebben

Voordat u de keuze maakt om de (ruimtelijke) procedures voor de uitbreiding van Hessenpoort in gang te zetten, wilt u een sociaaleconomische verkenning uitvoeren naar nut en noodzaak van deze uitbreiding. Daarbij staan de volgende vragen voor u centraal:

- Welke belangrijke marktontwikkelingen spelen zich af rond XXL-ruimtevragers, vooral logistiek?
- Welke belangrijke marktontwikkelingen spelen zich af rond kleinere logistiek en gelijksoortige bedrijven in milieucategorie I en II, specifiek de doelgroep met een omvang tot 10.000 m² kaveloppervlakte?
- Hoe ziet de marktbehoefte voor deze ruimtevragers er uit over de langere termijn in het licht van deze marktontwikkelingen, en hoe toekomstbestendig is deze vraag? Ofwel, is het verstandig om hiervoor nieuw bedrijventerreinareaal beschikbaar te maken?

¹ Opgenomen in structuurvisie (Structuurvisie Vechtcorridor Noord, maart 2014)

1.2 Locatieprofiel Hessenpoort Zwolle

Hessenpoort Zwolle	
	
Kenmerk	Toelichting
Ligging en bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Hessenpoort ligt ten noordoosten van Zwolle • Bereikbaarheid per auto: Het terrein ligt aan de A28 (richting Meppel), direct naast afslag 21. • Bereikbaarheid over water: Er is geen haven in de directe omgeving van het terrein. • Bereikbaarheid per spoor: Ondanks dat de spoorlijn Zwolle-Meppel langs het terrein loopt is er geen railterminal in de directe omgeving van het terrein, bij de ruimtelijke invulling is wel rekening gehouden met mogelijke aansluiting in de toekomst. • OV-bereikbaarheid: Er rijden meerdere buslijnen door het terrein. Buslijn 29 rijdt 2x per uur van station Zwolle, via o.a. Nieuwleusen en Dedemsvaart, naar Coevorden. Buslijn 40 rijdt 2x per uur van station Zwolle naar Meppel/Steenwijk. Daarnaast rijdt lijn 649 in de ochtend en middag richting Dedemsvaart.
Doelgroep	<ul style="list-style-type: none"> • Hessenpoort is bedoeld voor grootschalige productie- en logistieke bedrijven, met een bovenregionale functie. De bedrijven die zich in Hessenpoort hebben gevestigd zijn voornamelijk dienstverleners in de groothandel en logistiek. • Het terrein wordt ook gebruikt door bedrijven uit de auto-, PDV- (IKEA en Intratuin zijn gevestigd op het terrein) en bouw- en reststoffenverwerkingsbranche.

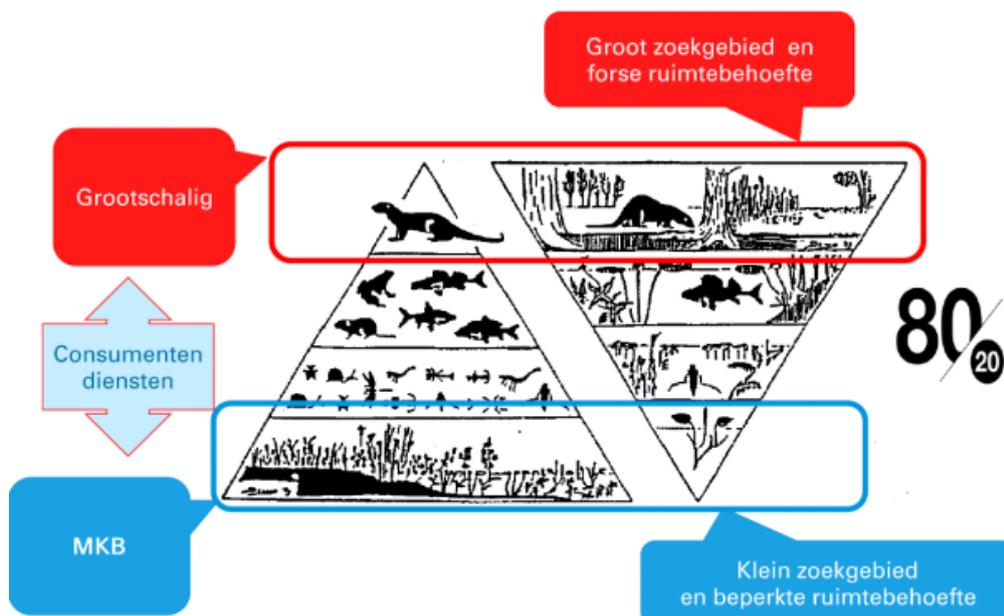
2 Marktbeeld

In dit hoofdstuk staan we stil bij marktontwikkelingen op bedrijventerreinen, en in de logistieke markt in het bijzonder. We gaan allereerst in op de reikwijdte van Hessenpoort en Zwolle, om daarmee het relevante schaalniveau voor marktontwikkelingen te bepalen. Vervolgens gaan we in op marktontwikkelingen in (1) grootschalige logistiek en (2) overige bedrijvigheid (MKB-sectoren).

2.1 Hessenpoort heeft vooral regionale functie

Toenemende tweekoppigheid op bedrijventerreinenmarkt zichtbaar

In hoofdzaak zijn er twee groepen bedrijven: die met een (boven)lokale beperkte marktregio en die met een grote, (boven)regionale marktregio. Tot de eerste groep, met een (boven)lokale marktregio, behoort het gros van de bedrijvigheid in Nederland, met name MKB-bedrijven. Denk aan loodgietersbedrijven, aannemers, metaalbewerkers en transportbedrijven. Deze groep is doorgaans lokaal geworteld, doordat bijvoorbeeld de eigenaar in de buurt woont, leveranciers in de directe omgeving zijn gevestigd en personeel in de omgeving woont. De groep met een groot zoekgebied en dus een (boven)regionale marktregio is klein in aantal. Deze groep heeft vaak wel een forse ruimtebehoefte, vooral waar het gaat om logistieke en industriële bedrijvigheid. Voor grootschalige bedrijven geldt dat zij regelmatig locatiekeuzes maken op een hoger schaalniveau. Dergelijke bedrijven nemen meerdere regio's en landen mee in hun locatieoverweging.



Bedrijfsverhuizingen overwegend binnen regio

De Nederlandse bedrijfsruimtemarkt is grotendeels een lokale markt. Diverse onderzoeken wijzen uit dat het gros (95%) van de bedrijven binnen de eigen (COROP-)regio verhuist², en het merendeel (70 tot 75%) ook binnen de gemeentegrenzen (PBL, 2008; PBL, 2009; CBS, 2013).

Ook in Zwolle blijkt de herkomst van bedrijven veelal in de directe omgeving te liggen. We hebben de herkomst geanalyseerd van bedrijven die in de afgelopen vijf jaar naar een bedrijventerrein in Zwolle zijn verhuisd. Uitgedrukt in arbeidsplaatsen, kwam 85% uit gemeente Zwolle zelf. Zo'n 11% kwam uit gemeente Hardenberg; dit cijfer wordt sterk beïnvloed door de verplaatsing van Wehkamp vanuit Dedemsvaart.

² De COROP-regio waar Zwolle onder valt is Noord-Overijssel. Deze regio bestaat naast Zwolle uit gemeenten Dalfsen, Hardenberg, Kampen, Ommen, Staphorst, Steenwijkerland en Zwartewaterland.

Tabel 1: Herkomst verhuide bedrijven naar bedrijventerreinen Zwolle, periode 2012-2017

Herkomstgemeente	Aantal arbeidsplaatsen	Aandeel in verhuide arbeidsplaatsen
Zwolle	4.090	85,0%
Hardenberg	550	11,0%
Deventer	70	1,0%
Dalfsen	60	1,0%
Staphorst	25	0,5%
Kampen	10	0,2%
elders	30	0,6%

Bron: Provincie Overijssel, 2018; Bewerking: Stec Groep, 2018.

In bovenstaande cijfers zijn nieuw opgerichte bedrijven en/of bedrijven uit andere provincies niet meegenomen. Als we echter naar deze categorie bedrijven kijken, dan blijkt dat deze veelal uit nieuwe BV's van al gevestigde bedrijven in de omgeving bestaat. In slechts enkele gevallen gaat het om daadwerkelijk nieuwe bedrijvigheid voor de regio, denk aan IKEA op Hessenpoort.

Tot slot geven ook de uitgiftecijfers van Hessenpoort een goed beeld van de reikwijdte van het bedrijventerrein. Onderstaand overzicht geeft een beeld van de herkomst van eindgebruikers op Hessenpoort in de afgelopen vijf jaar. In totaal gaat het om een verkoop van circa 28 hectare sinds 2013.

Tabel 2: Uitgifte op Hessenpoort (2013-2018)

Jaar	Omvang kavel (ha)	Bedrijf	Sector	Type beweging	Herkomstplaats
2018	1,2	De Weerd Transport	Logistiek	Uitbreiding bestaande vestiging	n.v.t.
2018	5,3	Wehkamp	Logistiek	Uitbreiding bestaande vestiging	n.v.t.
2018	0,3	Plaatwerk	Groothandel	Verplaatsing	Zwolle
2017	1,4	DHL	Logistiek	Uitbreiding met nieuwe vestiging	n.v.t.
2017	0,5	Warehouse de Pauw	Logistiek	Ontwikkeling / nieuwbouw	n.v.t.
2017	0,5	Warehouse de Pauw	Logistiek	Ontwikkeling / nieuwbouw	n.v.t.
2017	0,9	Volvo Nieuwenhuijse	Autodealer	Verplaatsing	Zwolle
2017	2,9	Euroma	Industrie - VGM	Verplaatsing	Heerde
2017	0,5	Nutrisound	Industrie - VGM	Eerste vestiging (productie)	Zwolle (kantoor)
2017	1,0	E.M.M. International	Groothandel	Verplaatsing	Zwolle
2016	0,4	ROVA	Afval & Recycling	Uitbreiding bestaande vestiging	n.v.t.
2016	0,2	ROVA	Afval & Recycling	Uitbreiding bestaande vestiging	n.v.t.
2016	0,7	Bus Industrial Tools	Groothandel	Verplaatsing	Zwolle
2015	0,3	Technische Unie	Groothandel	Uitbreiding bestaande vestiging	n.v.t.
2014	0,4	Wehkamp	Logistiek	Uitbreiding bestaande vestiging	n.v.t.
2014	1,1	Wehkamp	Logistiek	Uitbreiding bestaande vestiging	n.v.t.
2014	4,9	IKEA	PDV	Uitbreiding met nieuwe vestiging	n.v.t.
2013	0,5	Kuehne + Nagel	Logistiek	Uitbreiding met nieuwe vestiging	n.v.t.
2013	1,3	Wehkamp	Logistiek	Verplaatsing	Dedemsvaart
2013	3,9	Wehkamp	Logistiek	Verplaatsing	Dedemsvaart

Bron: Gemeente Zwolle, 2018; Bewerking: Stec Groep, 2018.

Uit het overzicht blijkt dat sprake is van zowel een groeiende markt (uitbreiding in Zwolle, danwel uitbreiding met een nieuwe vestiging in Nederland) als over verplaatsing van activiteiten. De verplaatsers komen allen uit Zwolle of directe omgeving (onder andere Heerde, Dedemsvaart).

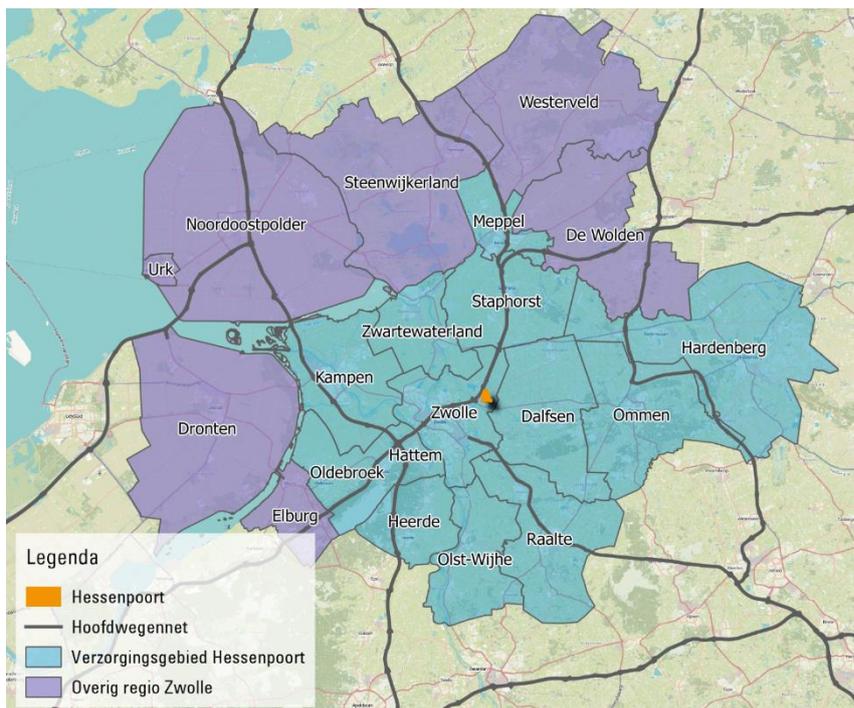
We zien maar beperkt concurrentie tussen regio's. Immers, bedrijven kiezen op basis van de marktorientatie een nieuwe vestigingslocatie. Regio's aansluitend aan regio Zwolle spelen maar beperkt een rol in de locatiekeuze van bedrijven. Bijvoorbeeld bij 1 op de 10 locatiekeuzes worden andere regio's serieus overwogen. Dit betekent dat het ruimtelijk verzorgingsgebied van een gebiedsontwikkeling slechts

bepert een bovenregionale impact heeft. Ook speelt mee dat in regionaal verband (bestuurlijke regio West-Overijssel) afspraken zijn gemaakt over opvang van grootschalige bedrijven op Hessenpoort.

Verzorgingsgebied Hessenpoort valt grotendeels samen met regio West-Overijssel

Op basis van voorgaande concluderen we dat Hessenpoort een regionale reikwijdte heeft. Primair voorziet Hessenpoort in de vraag vanuit bestaande bedrijvigheid uit de omgeving van Zwolle. Dynamiek uit het verleden laat zien dat additionele vraag (van buiten de regio) incidenteel is.

Figuur 1: Verzorgingsgebied Hessenpoort



2.2 Marktontwikkelingen in grootschalige logistiek

2.2.1 Gunstige marktperspectieven voor de logistieke sector als geheel

Logistieke markt blijft een groeimarkt

Het markt-/groeipectief voor de logistieke sector is goed op korte (< 5 jaar) en middellange termijn (5 tot 10 jaar). Diverse trends en ontwikkelingen maken dat er sprake is van een relatief constante vraag naar nieuwe, marktconforme locaties voor logistiek. Ontwikkelingen die hiertoe bijdragen zijn bijvoorbeeld de aantrekkende economie komende jaren, de stijgende export die daarmee gepaard gaat en de groeiverwachtingen op lange termijn van de Haven van Rotterdam (met een groei in volume) en Antwerpen. De centrale ligging van Zwolle in een sterk groeiende regio is aantrekkelijk voor grote logistieke ondernemingen. Daarnaast kan Zwolle profiteren van de ligging op de logistieke corridor 'North Sea Baltic' en de ambities die Provincie Overijssel op dit gebied heeft. De regio wil zich profileren als logistieke draaischijf tussen de North Sea Baltic corridor, Oost- en Noordoost Europa en de Nederlandse en Belgische mainports (Witteveen+Bos, 2018). Hoewel het vervoer over deze corridor de afgelopen jaren gegroeid is, blijft de Rhine-Alps-corridor dominant in de goederenstromen. Bovendien ligt Zwolle nog enigszins perifeer ten opzichte van de North Sea Baltic corridor, die hoofdzakelijk over de A1 voert. Desalniettemin is er een groei zichtbaar in de corridor. Dit biedt dus kansen voor verdere logistieke ontwikkeling in de regio.

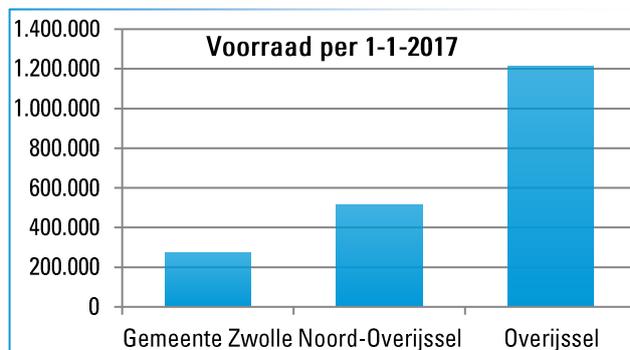
Voorraad logistiek vastgoed sterk gegroeid, met name door sterke ontwikkeling XXL-segment

De voorraad logistiek vastgoed is in Nederland sterk gegroeid. In 10 jaar tijd is de voorraad in Nederland met circa 8 miljoen vierkante meter gegroeid, zo blijkt uit cijfers van NVM (Logistiek vastgoed in cijfers). In

Overijssel bedroeg de toename circa 360.000 m² aan logistiek vastgoed. In regio Noord-Overijssel nam de voorraad aan logistiek vastgoed in de periode 2012-2017 toe met 26%, tegenover 22% landelijk.

De jaarlijkse vraag naar logistiek vastgoed ligt in Nederland grofweg tussen 1 en 2,5 miljoen vierkante meter per jaar. Overijssel neemt hierbij circa 3% van de vraag voor rekening. Landelijk is ongeveer de helft van de jaarlijkse vraag afkomstig van het segment groter dan 20.000 m² (>5 hectare kavel). Op basis van uitgiftecijfers van de afgelopen vijf jaar (Provincie Overijssel) en dynamiek in de bestaande voorraad schatten we in dat dit aandeel in Regio in Zwolle en Overijssel ongeveer gelijk is. Onze verwachting is dat de opname van logistiek vastgoed nog enkele jaren tussen 1,5 en 2,5 miljoen vierkante meter per jaar zal betreffen. We baseren ons hierbij op onderzoek dat we uitvoerden in 2018 onder logistieke vastgoedpartijen. Op middellange termijn verwachten we dat de opname 'terugzakt' naar een normale waarde van circa 1 miljoen vierkante meter.

Figuur 2: Voorraad logistiek vastgoed (in m²)

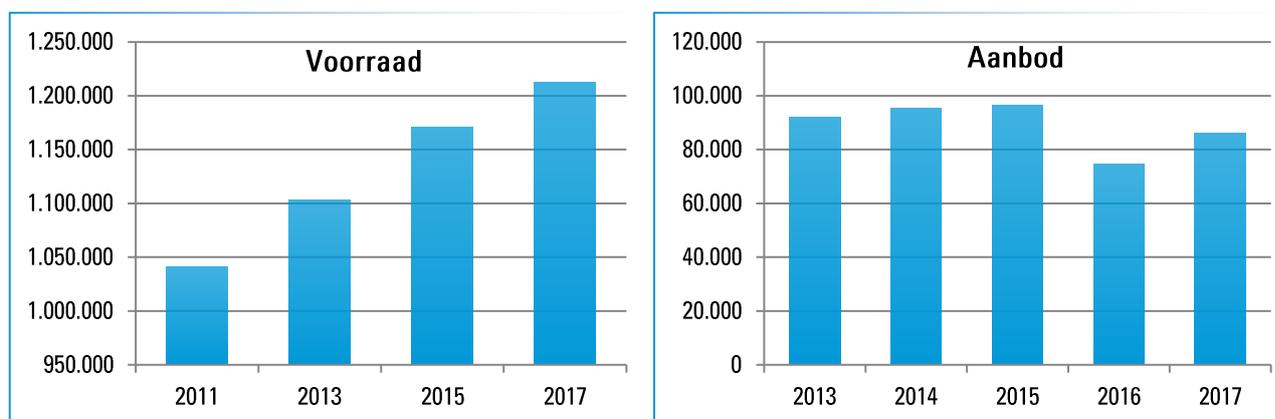


Bron: NVM Logistiek vastgoed, 2018.

Aanbod neemt af

Hoewel er flinke nieuwbouw heeft plaatsgevonden, heeft dit niet geleid tot extra leegstand. De voorraad aan logistiek vastgoed in de provincie is in recente jaren fors gegroeid, en het aanbod is in de afgelopen vijf jaar vrij stabiel gebleven. Het aanbodpercentage is daarmee gedaald. In 2017 bedroeg deze in Overijssel zo'n 7%.

Figuur 3: Ontwikkeling voorraad en aanbod logistiek vastgoed provincie Overijssel



Bron: NVM Logistiek Vastgoed, 2018.

Trends: schaalvergroting in de logistiek, tegelijkertijd groei in kleinschalige fulfilmentcentra

Op basis van recente transacties en marktrapporten blijkt dat er diverse partijen in de logistiek grootschalige kavels afnemen en dat de trend naar schaalvergroting in de nabije toekomst (komende 5 jaar) blijft aanhouden. Als gevolg van de volgende vier ontwikkelingen verwachten we dat groei XXL door gaat:

1. Groei e-commerce en omni-channel oplossingen

De belangrijkste drijfveer achter de XXL trend is e-commerce / omni-channel. In vergelijking met het verleden gaan veel goederen vaker door een distributiecentrum (1x bij de producent/leverancier en 1x door het distributiecentrum van de retailer / e-commerce pure spelers zoals Bol.com, Wehkamp, Amazon of Zalando en tot slot voor een substantieel deel nogmaals, omdat in e-commerce veel retour komt). Terwijl voorheen de winkel beleverd werd vanuit het distributiecentrum van de leverancier (uitgezonderd grote retailers) en retouren in de winkel werden teruggebracht. Deze trend wordt nog versterkt omdat in e-commerce veel meer artikelen getoond worden en dus ook beleverd moeten worden. Hiervoor is extra ruimte nodig. E-commerce blijft nog gestaag groeien, ook de komende periode, met name de crossborder markt voor online winkelen.

2. Consolidatie van distributiecentra / samenvoeging van activiteiten

Door de kostendruk worden meer dan in het verleden centrale supply chain oplossingen die heel Europa of grotere delen van Europa beleveren opgezet. Daarvoor worden dan vaak kleinere distributiecentra gesloten. Voor grotere distributiecentra geldt dat hoe meer eenheden er worden opgeslagen, des te meer er ook aan volume is en de kosten per eenheid dalen. XXL is dus ook een wijze om kosten te reduceren.

3. Risicoreductie → campusontwikkeling

Voor de logistiek dienstverleners is het interessant om grote campuslocaties op te zetten. Zo zetten bedrijven als DHL Supply Chain, Kuehne + Nagel en anderen het liefst twee of drie sites op in de directe nabijheid van elkaar (elk bijvoorbeeld 40.000 m²), om zodoende flexibel te zijn als een klantencontract afloopt. Immers, voor deze dienstverleners is logistiek een portfoliomanagement met aan de ene kant de huurverplichtingen en personeelscontracten en aan de andere kant de klantencontracten. In een campus van 100.000 m² is het verlies van een klant die bijvoorbeeld 10.000 m² in beslag neemt veel gemakkelijker op te vangen dan in een DC van 20.000 m². Door de flexibele personeelsschil zijn dan afvloeiingskosten te vermijden.

4. Volumegroei als gevolg van groei economie

Als gevolg van de volumegroei die voortvloeit uit de groei van de economie is ook het gemiddelde volume dat door een distributiecentrum stroomt toegenomen. Ook voor de komende jaren wordt nog een economische groei verwacht.

De markt voor kleinere distributiecentra groeit ook. We zien namelijk een trend naar *same day delivery*. Hierdoor is het noodzakelijk om nabij stedelijke concentraties kleinere hubs te openen. We zien dit met name in de food (bijvoorbeeld Picnic), e-commerce (bijvoorbeeld bol.com, Coolblue en in het buitenland Amazon en Zalando), bouw (bijvoorbeeld bouw hubs) en automotive (spare parts).

KORTE TERMIJN XXL, LANGE TERMIJN KLEINERE WAREHOUSES

In 2018 heeft Stec Groep een peiling gehouden onder vastgoedpartijen. Hieruit blijkt dat de uitstekende condities in de logistiek veel nieuwe investeringen uitlokken, maar dat er ook grote regionale verschillen bestaan. De verwachting is dat komende vijf jaar ruim vier miljoen meter logistiek vastgoed gerealiseerd gaat worden door grote ontwikkelende beleggers. Op korte termijn is er veel vraag naar XXL locaties. De marktpartijen verwachten echter dat het zwaartepunt op de middellange termijn zal verschuiven naar kleinere warehouses, waarbij de brownfields het beter gaan doen dan de greenfieldontwikkelingen.

2.2.2 Regionale spelers in transport, food en E-fulfilment kansrijk voor regio Zwolle

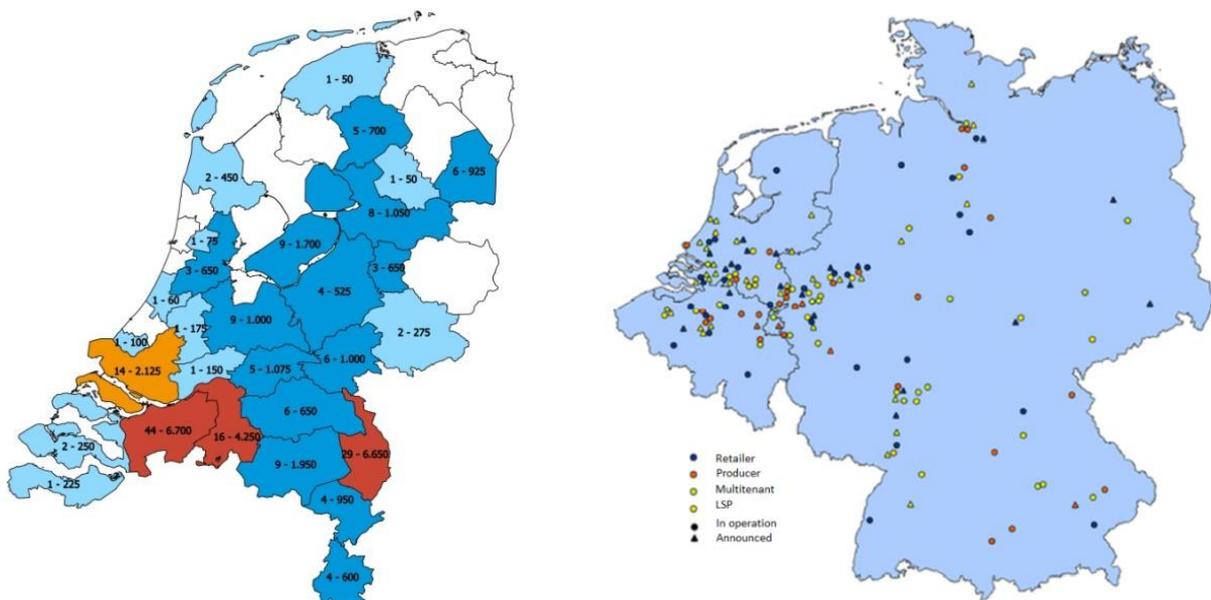
Voorgaande paragrafen schetsen de kwantitatieve ontwikkelingen in de logistieke markt. We zoomen nu verder in op regio Zwolle en haar positie in de logistieke markt, waarbij we ook kijken naar kwalitatieve kenmerken (oriëntatie en segmenten).

Hoofdzakelijk regionale en nationale marktoriëntatie van in Zwolle gevestigde logistieke bedrijven

Het gros van de bovenregionale en grootschalige logistieke dynamiek speelt zich af in de as van Rotterdam-Noord-Brabant en Noord-Limburg. Regio Zwolle heeft landelijk gezien een gemiddeld aandeel.

We zien dat de regio met name interessant is voor bedrijven met een regionale tot nationale oriëntatie. Uit onze Database Locatiebeslissingen Nederland³ blijkt dat het bij bedrijven die kozen voor regio Zwolle regelmatig ging om een samenvoeging (consolidatie) van meerdere vestigingen op één locatie (vanuit plaatsen als Drachten, Hoogeveen, Beilen, Apeldoorn en Utrecht). Bedrijven die bij hun keuze voor regio Zwolle ook andere plaatsen hebben overwogen noemen daarbij steden als Meppel, Wolvega, Apeldoorn, Staphorst en Tiel. Dit sluit aan bij het beeld over het verzorgingsgebied van Hessenpoort in paragraaf 2.1. Daarnaast constateren we dat de North Sea Baltic corridor (voorlopig) nog niet terug te zien is in de locatiedynamiek.

Figuur 4: Bovenlokale en regionale locatiebeslissingen in Nederland per COROP en ruimtelijk vestigingspatroon XXL distributiecentra



Bron: Database Locatiebeslissingen Nederland (Stec Groep, 2000-2017)

Bron: Buck Consultants International (2017)

In Zwolle zijn momenteel al veel verschillende (grootschalige) logistieke bedrijven gevestigd. Het merendeel van deze logistieke bedrijven heeft voornamelijk een regionale tot nationale oriëntatie / afzetmarkt: voorbeelden van deze bedrijven zijn Albert Heijn distributiecentrum, Scania Spare Parts, PostNL, Wehkamp en Sandd. De gunstige ligging van Zwolle als scharnierpunt naar Noord-Nederland en de goede ontsluiting van Hessenpoort via de A28, biedt vooral regionaal opererende bedrijven met een grote logistieke component kansen. Het uiterste noorden van Groningen en Friesland is binnen anderhalf uur bereikbaar. Dit betekent dat een retourrit tussen Zwolle en een locatie binnen Noord-Nederland binnen de maximale aaneengesloten rijtijd van een vrachtwagenchauffeur (4,5 uur) kan worden volbracht.

In tabel 3 geven we een overzicht van de spreiding van distributiecentra naar marktorientatie. We constateren voor Zwolle het volgende:

- **Europees distributiecentrum:** de propositie van Zwolle lijkt voor Europees opererende DC's minder aantrekkelijk, vanwege de relatief grote afstand (vergeleken met grensregio's) tot het hart van de Europese koopkracht. Incidenteel kan een Europees distributiecentrum zich melden en geïnteresseerd zijn in Zwolle. We denken dan vooral aan bedrijven die nu al een sterke link (bv productie, al aanwezig DC) hebben met Zwolle. Daarnaast kan het voorkomen dat bedrijven als gevolg van beperkingen in de hotspots ook gaan zoeken in de regio's daar net buiten.
- **Nationaal / Benelux distributiecentrum:** Zwolle ligt net ten noordoosten van de as Tilburg-Almere. Dit kan betekenen dat bedrijven met een Benelux oriëntatie met een grote afzetmarkt in België en

³ Sinds 2000 houdt Stec Groep de Database Locatiebeslissingen Nederland (DLN) bij. De database geeft een overzicht van alle (aangekondigde) strategische locatiebeslissingen in Nederland met een omvang van ten minste 50 arbeidsplaatsen en over een afstand van tenminste 25 kilometer. Zie bijvoorbeeld persbericht DLN 2017: <http://stec.nl/eerste-golf-brexit-ondernemingen-geland/>

Luxemburg mogelijk minder snel voor Zwolle zullen kiezen. Bedrijven met voornamelijk een oriëntatie op Nederland, en met name Noord-Nederland, als afzetgebied zullen zich sneller op Zwolle oriënteren. Ook de historische binding kan een belangrijk vestigingscriterium zijn.

- **Regionaal distributiecentrum:** voor dit type DC is Zwolle, Hessenpoort in het bijzonder, een aantrekkelijke vestigingsplaats, vanwege onder andere ligging, bereikbaarheid en arbeidsmarkt.

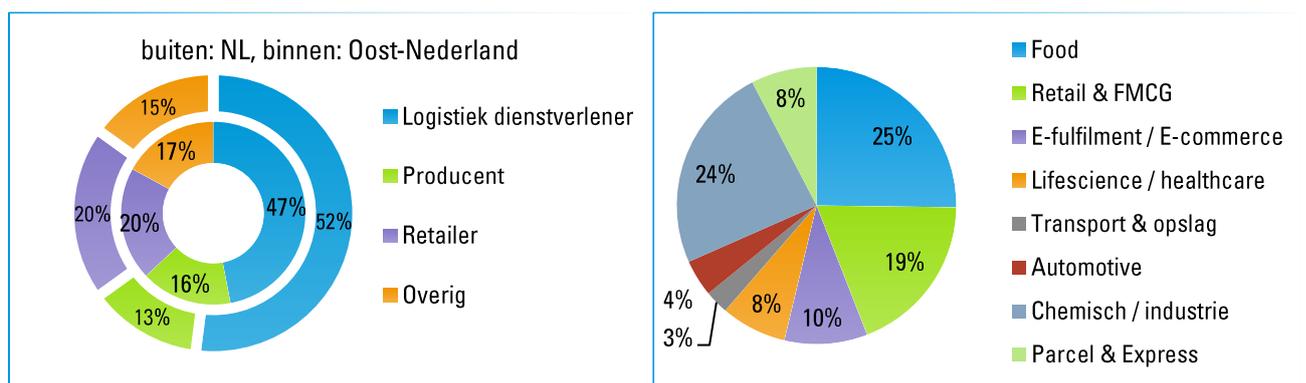
Tabel 3: Spreiding distributiecentra naar marktorientatie (selectie van bedrijven)

Regionaal distributiecentrum	Nationaal / Benelux distributiecentrum	Europees distributiecentrum
De logistieke bedrijven, verladers en retailers met een regionale marktorientatie zijn afhankelijk van de structuur en het marktgebied dat zij bedienen gevestigd in alle regio's. Het betreft hoofdzakelijk food(etail), groothandel en pakketdiensten.	Flevoland, Utrecht, West-Gelderland en Midden Brabant zijn voor logistiek dienstverleners, verladers en retailers met een nationale marktorientatie een aantrekkelijke vestigingslocaties. In de as Tilburg-Almere zijn diverse bedrijven gevestigd.	Veel goederen bestemd voor Europa komen binnen via Rotterdam. Gelet op de relatief kleine thuismarkt en de ligging nabij het hart van de Europese koopkracht is de grensstreek (Noord-Limburg, Liemers, Twente, en Zuid-Limburg) aantrekkelijk voor dergelijke vestigingen. Bedrijven als Inditex in Lelystad en XPO/Menlo bij Schiphol zijn hierbij uitzonderingen.
		

Transport, food en E-fulfilment kansrijke segmenten

Als we kijken naar type gebruikers valt op dat in Oost-Nederland relatief weinig vraag vanuit logistieke dienstverleners komt en relatief veel vanuit producenten. Dit hangt samen met de regionaal economische structuur. De industrie is in Overijssel sterk vertegenwoordigd met een high-tech cluster in Twente en een maakindustrie cluster in Noord- en Zuidwest-Overijssel. Regio Zwolle kent een aantal grote industriebedrijven als Scania, Vebe Floorcoverings, Abbott, Brink Towing Systems, Plukon Dedemsvaart, Broshuis, Beaphar en Condor. Er is daarmee relatief veel verladende capaciteit in de regio aanwezig.

Figuur 5: Vraag naar type gebruiker 2008-2017 (links) & dynamiek naar segmenten Nederland (rechts)



Bron: NVM, 2018 (links) & Stec Groep, Monitor locatiedynamiek 2018 (rechts)

Mede daardoor zijn er ook veel transporteurs in de regio aanwezig. Denk aan bedrijven als Oegema, Tielbeke, Westerman, Verhoek en Wezenberg.

Kijkend naar de andere segmenten constateren we dat E-fulfilment, retail, food en pakketdiensten logistieke branches zijn waar veel bedrijven met een nationale oriëntatie actief zijn. Specifiek deze logistieke branches zijn dan naar verwachting ook kansrijk voor Zwolle. Dit zijn segmenten die binnen korte tijd de volledige marktregio willen kunnen bereiken. De centrale ligging van Zwolle is daarvoor gunstig. Bovendien zijn in Zwolle al veel van dit soort bedrijven gevestigd die zich hebben bewezen als sterke logistieke bedrijven.

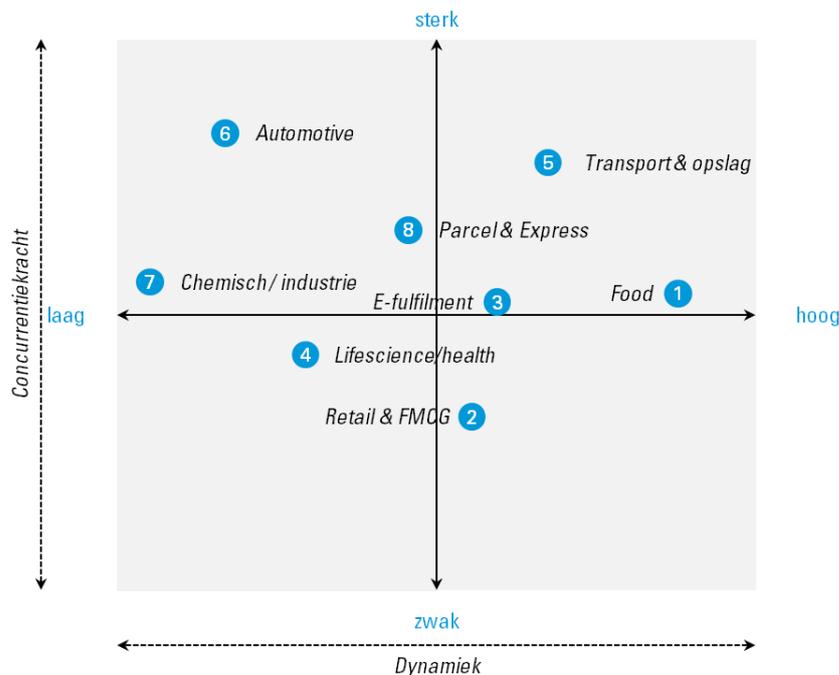
We hebben voor 8 logistieke segmenten een kort overzicht gemaakt van marktverwachtingen, locatiefactoren, voorbeelden en uiteindelijk een inschatting van de score van Port of Zwolle voor elk segment. In bijlage B vindt u de uitwerking hiervan. In tabel 4 en figuur 6 vatten we de resultaten samen.

Tabel 4: Marktpotentie logistieke segmenten voor Zwolle

	Omvang markt	(Verwachte) dynamiek	Concurrentiekracht Zwolle
Food	★★★★	★★★★	★★★
Retail & FMCG	★★★★	★★★★	★
E-fulfilment/ E-commerce	★★★	★★★★	★★
Lifescience / healthcare	★★★	★★★	★
Transport & opslag	★	★	★★★★★
Automotive	★★	★★	★★★
Chemisch / industrie	★★★	★★★	★★
Parcel & Express	★★★	★★★	★★★

*= beperkt, ** = gemiddeld, ***= bovengemiddeld, **** = sterk/groot

Figuur 6: Dynamiek en concurrentiekracht logistieke segmenten



Waarom zijn de segmenten 'food', 'e-fulfilment' en 'transport&opslag' het meest aantrekkelijk?

We taxeren dat bovengenoemde drie segmenten het meest aantrekkelijk zijn voor Zwolle. In het bijzonder in de food-sector is veel dynamiek zichtbaar op de logistieke markt. Bovendien heeft Zwolle (Noord-Nederland) een sterke specialisatie in de food. Veel productiebedrijven zijn gevestigd in Noord-Nederland. Hier komen aanvullende logistieke investeringen uit voort. Andere locaties in Midden- en Noord-Nederland

zullen hier ook op azen. De e-fulfilment is daarnaast een sterke groeimarkt. Als gevolg van groei in online bestedingen is er ook steeds meer behoefte aan warehouse ruimte. Voor bedrijven in online/e-commerce is – naast de ligging dicht bij de afzetmarkt en beschikbaarheid van personeel (ook tijdens de piekmomenten) – de aanwezigheid van een sterk netwerk van pakket- en sorteerhubs van belang om de stroom aan pakketjes snel en efficiënt te kunnen verspreiden. In Zwolle zijn vrijwel alle grote pakketvervoerders binnen een straal van 15-20 kilometer aanwezig. Recente investeringen door DHL en PostNL zijn het bewijs van een sterke propositie voor e-fulfilment. De regio Zwolle kent daarnaast een breed netwerk van transporteurs en logistiek dienstverleners. Vaak zijn deze al wat langer in de regio gevestigd en rijden zij voor de multinationals, verladers en retailers gevestigd in de omgeving. Hoewel de dynamiek van deze partijen als beperkt wordt ingeschat, is voor deze bedrijven Zwolle (en omgeving) wel de meest logische vestigingslocatie. De concurrentiekracht is in dit segment hoog.

De andere segmenten zijn voor Zwolle minder aantrekkelijk (we zien nu en op korte termijn nog geen investeringen landen in de regio) of het gaat om een incidentele investering waarbij we verwachten dat de markt niet dusdanig groot is dat er in aankomende jaren veel investeringsdynamiek te verwachten is.

2.3 Marktontwikkelingen in MKB-sectoren

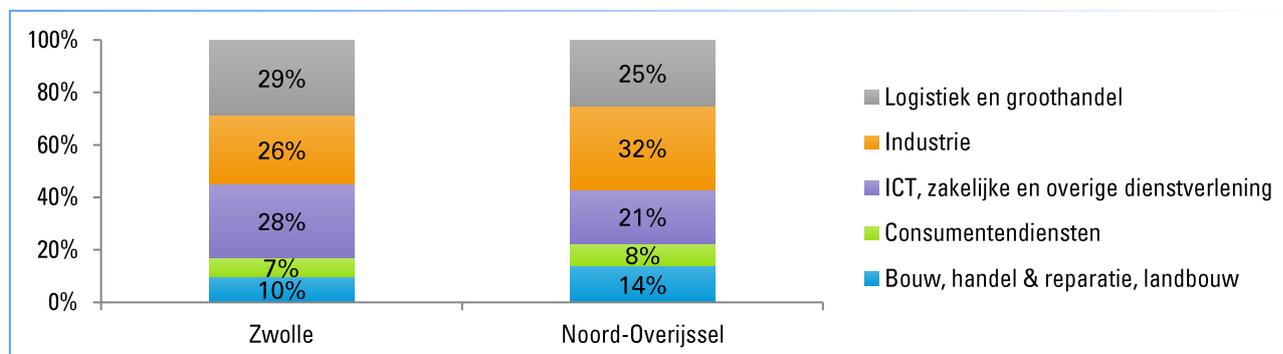
Diverse doelgroep met overwegend (boven)lokale oriëntatie

De bedrijfsruimtemarkt bestaat naast grootschalige logistiek voornamelijk uit bedrijven uit de industrie, kleinschalige tot middelgrote logistiek en groothandel, bouw en (auto)handel & reparatie. Dit is een zeer veelzijdige doelgroep. Kenmerkend is echter dat het veelal gaat om het midden en kleinbedrijf. We spreken daarom over de MKB-sectoren. Deze doelgroep heeft doorgaans een sterke lokale binding, vanwege onder andere de herkomst van werknemers en de locatie van leveranciers. Maar ook ‘zachte’ factoren als verbondenheid van de eigenaar/directeur met plaats en gemeente spelen een rol.

MKB-sectoren goed voor circa de helft van ruimtevraag

In gemeente Zwolle zit relatief veel werkgelegenheid op bedrijventerreinen in de sectoren logistiek en groothandel en dienstensectoren. Circa de helft van de werkgelegenheid in logistiek en groothandel is toe te schrijven aan grootbedrijven. Het relatief hoge aandeel van dienstensectoren is te verklaren door een aantal grootschalige solitaire kantoren op bedrijventerreinen in Zwolle, denk aan Essent op Voorsterpoort. Het data-aanbod in deze cijfers werkt beperkend voor de conclusie. Deze maakt namelijk geen onderscheid in kantoorlocaties en bedrijventerreinen. De kantorenstrook (Voorsterpoort) telt hierdoor mee als bedrijventerrein, evenals de werkgelegenheid die hier zit.

Figuur 7: Aandeel sectoren in werkgelegenheid op bedrijventerreinen



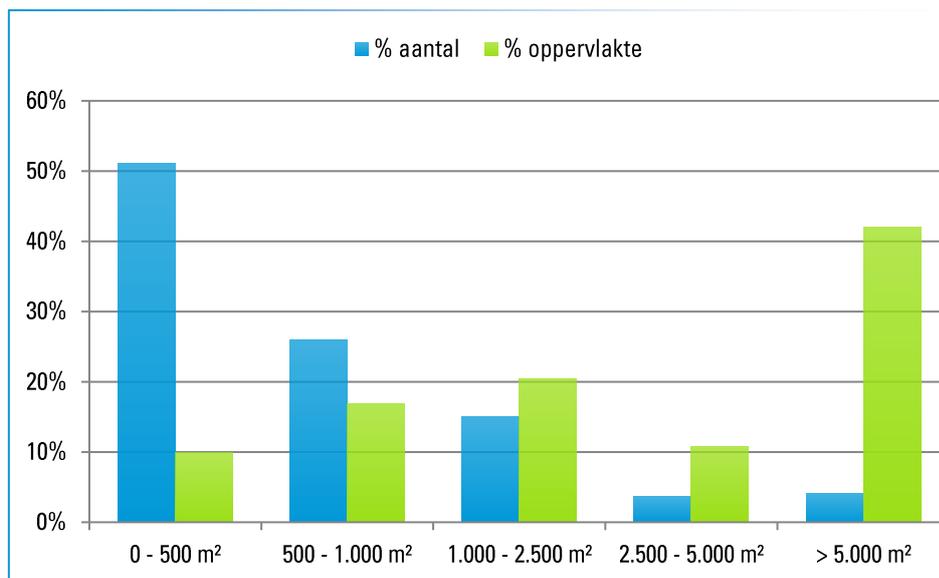
Bron: Provincie Overijssel, 2018 (BIRO/LISA).

In de uitgifte van West-Overijssel zien we dat circa 45% van de uitgifte voor rekening komt van bedrijven met een kavelomvang kleiner dan 1 hectare. De zeer kleinschalige gebruikers (<2.500 m² kavel) zijn goed voor 5 tot 10% van de uitgifte.

De opname van bedrijfsruimte in gemeente Zwolle was in de afgelopen jaren gemiddeld zo'n 30.000 tot 35.000 m² per jaar. Het maximum aan oppervlakte per transactie ligt zo rond de 5.000 m². Voorbeelden zijn M&R Archiefbeheer & Opslag (2016 op Marslanden: 5.100 m²), T.T. Motoren Zwolle (2016 op Marslanden: 4.600 m²) en 123 Machineverhuur (2016 aan Loggerwge: 4.500 m²) (bron: Cushman & Wakefield, Nederland Compleet 2018). In de uitgifte van nieuwe kavels in gemeente Zwolle hadden de MKB-sectoren in de afgelopen vijf jaar een aandeel van circa 50%.

Onderstaande figuur geeft de opname weer in de periode 2012-2017 in Zwolle.

Figuur 8: Opname in grootteklasse (in aantal transacties en omvang)



Bron: Vastgoedjournaal 2018, bewerking Stec Groep 2018

Wat in elk geval opvalt is dat het segment kleiner dan 1.000 m² vvo goed is voor circa 75% van het aantal transacties en dat dit ongeveer 27% van het totale volume betreft. Binnen dit segment gaat het hoofdzakelijk om verhuur of verkooptransacties in bestaand vastgoed (of nieuw gerealiseerd vastgoed). Daar waar een eigen kavel gekocht wordt gaat het om een kavelomvang tussen 1.000 en 2.500 m². Het grootschalige segment (>5.000 m²) kent een beperkt aantal transacties, die echter wel goed zijn voor een groot deel van de totale ruimtevrage in de afgelopen 5 jaar.

Toename ruimtevrage vanuit industrie verwacht

De industrie heeft een bovengemiddeld aandeel in de werkgelegenheid in Regio Zwolle (vergeleken met Nederland als geheel). Op bedrijventerreinen is de sector goed voor een derde van alle banen in de regio. Zoals gezegd kent de regio diverse grote industriebedrijven als Scania, Vebe Floorcoverings, Abbott, Brink Towing Systems, Plukon Dedemsvaart, Broshuis, Beaphar en Condor.

LANDELIJK INDUSTRIE-ONDERZOEK STEC GROEP: TOENAME RUIMTEGEBRUIK INDUSTRIE

In de periode 2017-2018 voerde Stec Groep onderzoek uit naar de ruimtebehoefte vanuit de industrie en de invloed van trends daarop. We constateren dat de Nederlandse industrie fors groeit. Onverwacht zorgt dit voor een stijgende uitgifte van bedrijventerrein aan industriële bedrijven. Veel prognoses voorspelden namelijk een ruimtelijke krimp van de industrie. Trends als circulaire economie, robotisering en smart industry zorgen juist voor extra investeringen. Veel bedrijven verwachten hierdoor meer ruimte nodig te hebben voor extra productielijnen, opslagfaciliteiten en robots die meer plek innemen dan werknemers. Door robotisering en automatisering is het daarnaast aantrekkelijker om productieactiviteiten, die eerder naar lage lonen landen zijn verplaatst, terug te halen naar Nederland.

Het aanwezige industriecluster in de omgeving van Zwolle zorgt daardoor voor een gunstig perspectief voor toekomstige ruimtevrage vanuit deze sector. We zien dat er recent ook diverse investeringen in en rondom Zwolle hebben plaatsgevonden. In onderstaande tabel een overzicht. Het gaat daarbij hoofdzakelijk om kavels tussen 1 en 3 hectare.

Tabel 5: Locatiedynamiek industrie Zwolle en omgeving

Jaar	Bedrijf	Gemeente	Bedrijventerrein	Kavelomvang (m ²)
2016	Ameco	Apeldoorn	Ecofactorij	20.000
2017	Bedrocan	Noordoostpolder	De Munt II	15.000
2017	Euroma	Zwolle	Hessenpoort	30.000
2017	Remako & Papyrolux	Dronten	De Toekomst	22.000
2017	AWL Techniek	Harderwijk	Lorentz III	60.000
2017	Condor Carpets	Zwartewaterland	Zwartewater	80.000
2018	Pan Oston	Raalte	De Zegge VII	16.000
2018	Spinder Dairy HousingConcepts	Smallingerland	Azeven Noord	20.000
2018	Intergas	Coevorden	GVZ Europark	10.000

Bron: Monitor Locatiedynamiek Stec Groep, 2018.

2.4 Aanbod in en rondom regio Zwolle

Veel concurrentie voor logistieke doelgroep

Hoewel de concurrentiepositie van Hessenpoort sterk is, is er wel een enorm aanbod aan beschikbare hectares op grootschalige bedrijventerreinen in en rondom regio Zwolle aanwezig. Kijken we alleen naar de locaties langs de A28 in de regio dan gaat het om een aanbod van zo'n 220 hectare. Kwantitatief is daarmee een ruim aanbod aanwezig ten opzichte van de verwachte vraag.

Tabel 6: Beschikbaar aanbod logistieke locaties in en rondom regio Zwolle

Provincie	Gemeente	Bedrijventerrein	Beschikbaar hard aanbod (ha)	Inschatting concurrentie met Hessenpoort
Drenthe	Meppel	Oevers D	8	Berperkt: geschikt voor watergebonden bedrijven (kademogelijkheden)
Flevoland	Almere	Stichtste Kant	25	Berperkt, andere oriëntatie / corridor
Flevoland	Dronten	Poort van Dronten	19	Berperkt: geen directe aansluiting snelweg, andere oriëntatie
Flevoland	Noordoostpolder	De Munt	27	Berperkt, andere oriëntatie / corridor
Flevoland	Zeewolde	Trekkersveld	17	Berperkt, andere oriëntatie / corridor
Gelderland	Harderwijk	Lorentz III	41	Gemiddeld, zelfde corridor
Gelderland	Hatter, Heerde, Oldebroek	H2O	54	Sterk, richt zich deels op zelfde doelgroep
Overijssel	Almelo	XL Businesspark	46	Berperkt, andere oriëntatie / corridor (A1)
Overijssel	Deventer	Bedrijvenpark A1	52	Berperkt, andere oriëntatie / corridor (A1)
Overijssel	Hardenberg	Broeklanden (incl. Zuid)	31	Berperkt, geen aansluiting snelweg
Overijssel	Kampen	Zuiderzeehaven	13	Berperkt, geschikt voor watergebonden bedrijven
Overijssel	Zwolle	Hessenpoort	110	n.v.t.

Bron: Provincie Overijssel, 2018; IBIS, 2017; Gemeentewebsites; Bewerking: Stec Groep, 2018.

Kwalitatief zien we wel beperkingen in dit aanbod. Het aanbod aan grootschalige kavels (> 3 hectare) is relatief beperkt. Op dit punt verwachten we dat de concurrentie voor Hessenpoort vooral vanuit H2O en Lorentz III zal komen. Hessenpoort zelf heeft, als we uitgaan van de kavelkaart van februari 2018, nog circa 48 hectare aan kavels beschikbaar die groter zijn dan 3 hectare⁴. Daarnaast zijn er vooral kavels van 1 tot 3 hectare beschikbaar (circa 50 hectare). Op zowel H2O als Lorentz III gaat het om grofweg 15 hectare. In het

⁴ Waarvan 1 kavel van circa 3 hectare met beperkingen in gebruiksmogelijkheden, vanwege hoogspanningskabels die door het plangebied lopen.

bestemmingsplan van H2O is echter opgenomen dat de gronden met bestemming 'Bedrijventerrein' niet gebruikt mogen worden voor 'logistieke- en transportbedrijven met een oppervlakte groter dan 3 hectare per bedrijf'. Het college kan hier bij een omgevingsvergunning van afwijken, mits hierover in regionaal verband afstemming is gezocht. H2O beschikt daarnaast over zichtlocaties langs de A28 en A50. Dit is een kwalitatief concurrentievoordeel ten opzichte van Hessenpoort, waar geen zichtlocaties meer beschikbaar zijn. U ervaart dat potentiële vestigers afhaken vanwege het niet beschikbaar hebben van zichtlocaties (dit geldt voor diverse bedrijven en niet alleen in het grootschalige segment).

Kwantitatief betekent bovenstaande dat op bedrijventerreinen die direct concurreren met Hessenpoort (inclusief Hessenpoort zelf) maximaal zo'n 75 á 80 hectare beschikbaar is aan kavels groter dan 3 hectare. Het aanbod aan kavels groter dan 10 hectare op deze locaties is nul. Voor deze doelgroep zijn op grotere afstand wel mogelijkheden (onder andere A1 Bedrijvenpark in Deventer, Lelystad Airport Businesspark in Lelystad en XL Businesspark in Almelo).

Beperkte vestigingsmogelijkheden voor kleinschalige segment

In gemeente Zwolle en omliggende gemeenten zijn diverse bedrijventerreinen met lokaal aanbod. In onderstaande tabel een overzicht. Vrijwel alle kernen rondom Zwolle hebben daarmee aanbod beschikbaar voor het lokale bedrijfsleven. Ook op de hiervoor genoemde grootschalige (en logistieke) locaties is aanbod voor MKB-sectoren beschikbaar, onder andere op Hessenpoort (zoals we eerder al zagen zijn dit vooral kavels tussen 1 en 3 hectare).

Tabel 7: Uitgeefbaar aanbod in directe omgeving Gemeente Zwolle (selectie en in aanvulling op tabel 6)

Gemeente	Kern	Bedrijventerrein	Beschikbaar (ha)
Dalfsen	Nieuwleusen	Uitbreiding De Grift III	14,0
Kampen	Kampen	Bedrijvenpark Rijksweg 50	17,9
Kampen	IJsselmuiden	Uitbreiding Spoorlanden	6,9
Oldebroek	Wezep	Wezep Noord	5,2
Staphorst	Staphorst	Oosterparallelweg 2007	7,7
Staphorst	Staphorst	De Esch 0	3,0
Zwartewaterland	Hasselt	Bedrijventerrein Hasselt	3,1
Zwartewaterland	Genemuiden	Zevenhonden Oost	5,0
Zwolle	Zwolle	Voorst	3,0

Bron: Provincie Overijssel, 2018; IBIS, 2017; Gemeentewebsites; Bewerking: Stec Groep, 2018.

Wel zien we dat het aanbod aan kavels kleiner dan 1 hectare beperkt is in Zwolle. Juist de doelgroep voor kavels van deze omvang zoekt een vestigingsmogelijkheid binnen de eigen gemeente. Op bedrijventerrein Voorst gaat het om een uitgeefbaar aanbod van circa 3 hectare, op Scholtensteeg om circa 3,1 hectare, op Marslanden Zuid om circa 0,8 hectare en op Hessenpoort-Zuid om circa 6 hectare (bron: Provincie Overijssel & Gemeente Zwolle, 2018; controle: Stec Groep, 2018). In totaal gaat het dus om een (hard) uitgeefbaar aanbod van bijna 13 hectare. Deze doelgroep (veelal stadsverzorgende bedrijvigheid) zoekt doorgaans een locatie zo dicht mogelijk bij of in de stad. Wel is het zo dat deze doelgroep eenvoudiger bedrijfshuisvesting in de bestaande vastgoedvoorraad kan vinden. Zo zijn er recent ook enkele bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd in Zwolle, zoals aan de Botterweg (Voorst) en aan de Ceintuurbaan (Vrolijkheid). Toch signaleren we ook dat de vraag naar kleine kavels aanwezig is in Zwolle, getuige de uitgifte in afgelopen periode.

Leegstand in bedrijfstvastgoed beperkt en beschikbaar vastgoed van beperkte omvang

De leegstand in de bedrijfsruimtemarkt in en rondom Zwolle is beperkt. Cushman & Wakefield gaat uit van een aanbod-voorraadratio van 2% voor gemeente Zwolle. Dat is ruim onder een gezond frictieniveau (5 á 6%). Op Funda in Business (peildatum november 2018) wordt op dit moment zo'n 85.000 m² aan bedrijfsruimte aangeboden in gemeente Zwolle. Daarvan is slechts één pand groter dan 10.000 m². Het gaat om het distributiecentrum van Office Depot op Hessenpoort van circa 26.000 m².

Ook in een bredere regio is het grootschalige aanbod in de bestaande vastgoedmarkt beperkt.

INDICATIE OMVANG RUIMTEBEHOEFTE (KWANTITATIEF)

Momenteel werkt Stec Groep in opdracht van de provincie Overijssel aan de nieuwe prognose bedrijventerreinen. De (concept) resultaten voor regio West-Overijssel zijn in oktober 2018 in het ambtelijk overleg van de regio gepresenteerd. De definitieve uitkomsten worden naar verwachting in december 2018 vastgesteld. Met de voorlopige resultaten kunnen we echter wel een eerste richting geven voor de verwachte ruimtevraag voor gemeente Zwolle. Voor een inschatting van de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen maken we gebruik van drie methodes:

1. Het aandeel in de prognose voor West-Overijssel op basis van de historische uitgifte
2. Het aandeel in de prognose voor West-Overijssel op basis van kwalitatieve kenmerken (verhuisdynamiek, productiestructuur, ruimtelijk-economische kenmerken)
3. Verwachte ruimtevraag op basis van extrapolatie van de historische uitgifte

Basis voor indicatie ruimtebehoefte (conceptresultaten prognose):

De totale ruimtevraag in de periode 2019 tot en met 2030 voor de regio West-Overijssel is 285 hectare (midden-scenario) tot 339 hectare (hoog-scenario).

1. Aandeel in historische uitgifte

Gemeente Zwolle gaf in de afgelopen vijf jaar (2013 t/m 2017) circa 25 hectare bedrijventerrein uit. Het aandeel van gemeente Zwolle in de totale uitgifte in 2013 t/m 2017 in West-Overijssel is daarmee circa 22%. Dit betekent een ruimtebehoefte van circa 65 tot 75 hectare voor Zwolle.

2. Kwalitatieve verdeling

De prognose voor Overijssel kan (indicatief) vertaald worden naar marktregio's. Dit doen we op basis van de vraag per sector en kwalitatieve kenmerken. We kijken onder andere naar (-) of de groei vanuit bestaande of nieuwe bedrijvigheid komt, (-) wat het lokale economische profiel is, (-) waar de dynamiek zich in de afgelopen jaren heeft afgespeeld en (-) wat het programma van eisen is per sector.

Wanneer we dit doorrekenen betekent dat een (boven)lokale vraag voor Zwolle van 44 tot 60 hectare. Daarnaast is er een regionale vraag in West-Overijssel van circa 107 tot 113 hectare, vanuit de logistieke sector. Op basis van de propositie van Zwolle op gebied van (multimodale) bereikbaarheid, arbeidsmarkt en verladingscapaciteit schatten we in dat Zwolle een aandeel van circa 30% binnen deze regionale vraag van West-Overijssel heeft. Dat betekent een totale vraag naar bedrijventerreinen voor Zwolle van 76 tot 94 hectare.

3. Extrapolatie historische uitgifte

We gebruiken de langjarige gemiddelde jaarlijkse uitgifte in gemeente Zwolle (periode van 15 jaar, 2003-2017). Hiermee kijken we door de conjunctuurgolven heen. De gemiddelde jaarlijkse uitgifte in Zwolle in de periode 2003-2017 was 6,8 hectare. Extrapoleren we dit naar de periode 2019 t/m 2030 dan betekent dit een ruimtevraag van circa 81 hectare.

Conclusie

Op basis van deze drie methodes verwachten we in Zwolle een vraag naar bedrijventerreinen in een bandbreedte van circa 65 tot 95 hectare. Een groot deel van deze vraag betreft vraag naar logistieke kavels. Incidenteel oplopend tot ruim 10 hectare. Op basis van historische uitgifte en trends in bedrijfssectoren verwachten we dat circa 30-45 hectare kavels tot 3 hectare betreft. Circa 20-25 hectare betreft kavels kleiner dan 1 hectare. Het aandeel tussen 2.500 en 10.000 m² kavelomvang is circa 85-90%.

3 Sociaaleconomische waarde Hessenpoort 3 en 4

In dit hoofdstuk gaan we in op de mogelijke sociaaleconomische waarde van het ontwikkelen van Hessenpoort 3 en 4. Om hoeveel werkgelegenheid gaat het bijvoorbeeld? Welke toegevoegde waarde heeft het op de economie van Zwolle?

3.1 Logistieke werkgelegenheid op dit moment goed voor circa 10% banen

Circa 5% van de werkgelegenheid in Regio Zwolle betreft baan in sector logistiek

Het totaal aantal banen in de regio Zwolle bedraagt ongeveer 195.000 banen (Bron: Provincie Overijssel, 2018⁵). Ruim 9.000 banen worden ingevuld in de sector vervoer en opslag. Dit betekent dus dat zo'n 5% van de banen georiënteerd is op logistiek (de sectorale benadering). Op bedrijventerreinen gaat het om circa 13% van het totaal aantal banen.

Ruim 10% van de banen in Regio Zwolle betreft een logistieke functie

Naast specifieke bedrijven (transport- en opslagbedrijven en logistiek dienstverleners) vinden (nog steeds) veel logistieke activiteiten plaats bij productiebedrijven, handelsbedrijven, bouwbedrijven en bij bedrijven in de zorg- en nutssector. Denk bijvoorbeeld aan een warehousemanager van een productiebedrijf of een transportplanner bij een groothandel. Omdat deze genoemde activiteiten niet (altijd) worden meegenomen bij statistieken is (veelal) sprake van een onderschatting van het belang van logistieke activiteiten.

De Monitor Logistiek Sectorhuis (TNO en BCI 2013), geeft een beeld van de waarde van alle logistieke activiteiten bij bedrijven in Nederland (zowel in de sector vervoer en opslag als daarbuiten). Dit onderzoek staat ook centraal bij de bepaling van de economische waarde van logistiek in de regio. Als we deze analyse vertalen naar de werkgelegenheidscijfers in regio Zwolle, blijkt dat er circa 21.000 arbeidsplaatsen logistiek georiënteerd zijn. Dit komt neer op ruim 10% van het totaal aantal banen en is beduidend hoger dan wanneer we enkel naar banen bij logistieke bedrijven kijken.

Tabel 8: Economische waarde logistieke sector

Indicator	Omvang	Aandeel in economie
Werkgelegenheid (sectoraal)	9.000	4,6%
Werkgelegenheid (functioneel)	>21.000	>10%
Vestigingen	650	2,3%
Omzet	€ 1.375 mln euro	4,2%
Toegevoegde waarde	€ 554 mln euro	4,7%
Investerings	€ 210 mln euro	7,9%

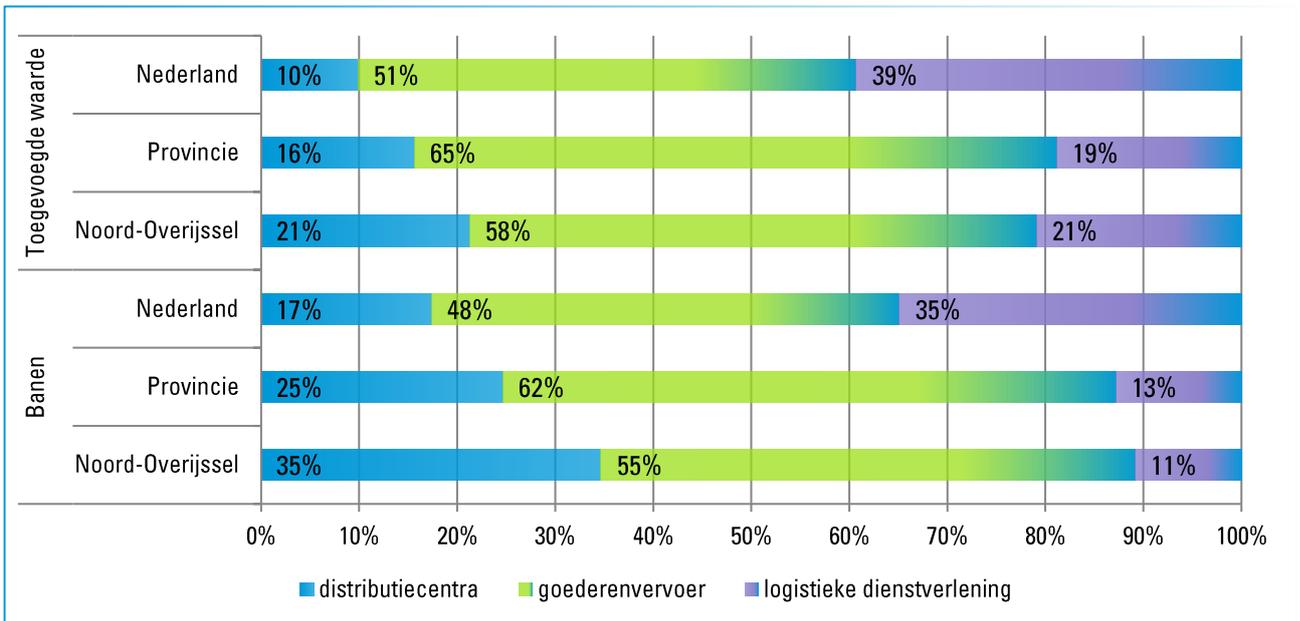
Bron: Provincie Overijssel (BIRO/LISA, 2017); CBS, 2018; Monitor Logistiek Overijssel, 2017, Bewerking: Stec Groep, 2018

Distributiecentra en goederenvervoer sterk vertegenwoordigd in regio Zwolle

Het aandeel van logistieke dienstverleners in banen en toegevoegde waarde is relatief laag in Overijssel en Regio Zwolle.

⁵ We gaan hierbij uit van COROP-regio Noord-Overijssel

Figuur 9: Logistieke sectorstructuur



Bron: Monitor Logistiek Overijssel, 2017.

Goederenvervoer: Deze afdeling omvat personen- en goederenvervoer over de weg en per spoor.

Distributiecentra: Deze afdeling omvat de opslag van goederen

Logistieke dienstverlening: Deze afdeling omvat dienstverlening voor vervoer en opslag

We kijken specifiek naar de regio Noord-Overijssel. In banen zien we dat er een stijging waarneembaar is van circa 30%, sinds 2008. Met name de logistieke dienstverlening is relatief hard gegroeid. In Noord-Overijssel is de sector goederenvervoer over land het grootst. In toegevoegde waarde (lees: bijdrage aan de regionale economie) is de bijdrage circa 554 miljoen euro op jaarbasis (circa 4,5% van het totale regionaal product). Onderstaande tabel geeft de verhoudingen voor de verschillende segmenten weer.

Tabel 9: Banen en toegevoegde waarde logistieke segmenten Noord-Overijssel

Segment	2008			2016		
	Banen	Banen		Toegevoegde waarde (x 1mln)	Toegevoegde waarde (x 1mln)	
Distributiecentra	2.087	2.853	+37%	€63	€118	+85%
Goederenvervoer over land	4.104	4.487	+9%	€241	€320	+33%
Logistieke dienstverlening	137	893	X5	€14	€116	X7
Totaal	6.328	8.233	+30%	€318	€554	+70%

Bron: Monitor Logistiek Overijssel, 2017.

3.2 Potentiele sociaal economische waarde Hessenpoort 3 en 4

Dominante locatiefactoren voor logistieke bedrijven

Op basis van diverse businesscases en eigen onderzoek kunnen we een aantal locatie- en vestigingskenmerken van logistieke bedrijven benoemen:

- **Beschikbaarheid grond:** De beschikbaarheid van grote en ruime kavels is veel meer een dominant thema geworden voor logistieke bedrijven. Logistieke bedrijven en/of projectontwikkelaars (ontwikkelande partijen) weten vaak heel goed wat waar nog te koop is. Daar waar bedrijven zelf willen ontwikkelen is vaak een marktpartij al betrokken bij de locatieontwikkeling. Aan de andere kant, zoekvragen van bedrijven kunnen ertoe leiden dat op meerdere locaties vastgehouden wordt aan 'leads/prospects'. De schaarste aan XXL-kavels is groot.
- **Arbeidsmarkt** (kosten en beschikbaarheid): De ontwikkelingen binnen de logistiek gaan zeer snel. Hierdoor neemt ook de arbeidsvraag sterk toe in enkele regio's. De beschikbaarheid van een goed

gekwalficeerde arbeidsmarkt is een niet te onderschatten element in de locatiekeuze. Het kan dan gaan om de beschikbaarheid van vast personeel, de tijdelijke pool die aangeboord kan worden, het aanbod aan opleidingen, etc. De traditionele hotspots raken steeds voller. Grote logistiek dienstverleners geven aan dat de zoektocht naar personeel dusdanig moeilijk is dat andere regio's (bv in de lufte van de hotspots) overwogen worden. Bewijs is hierbij van cruciaal belang. Bedrijven moeten overtuigd worden van de (arbeidsmarkt)kwaliteiten van een nieuwe locatie.

- **Infrastructuur** (trimodaal) en bereikbaarheid (congestie): Voor logistieke bedrijven is de bereikbaarheid van een plek nog steeds er van belang. Een snelweg op zeer korte afstand is wat dit betreft minimaal vereist, incl. brede toegangswegen. Bijkomstig is een netwerk van op- en overslagfaciliteiten van belang. Denk aan een barge- of railterminal. Een beperkt aantal bedrijven wil rechtstreeks verbonden zijn met spoor en/of water. Voor de meeste bedrijven geldt echter dat een range van circa 20 kilometer voldoende is. Dit heeft te maken met de kosten die nodig zijn om goederen van de terminal in het warehouse te krijgen. De bulk van de kosten zit in wachttijden, overslaan. Het transport naar het warehouse (binnen de range van 20 km) is wat dit betreft beperkt van onderscheidend belang (ten opzichte van enkele kilometers).
- **Operationele kosten nieuwe locatie** (onder andere ook belasting, arbeidsrecht, flexibiliteit, et cetera): De operationele kosten van een plek zullen in de afweging meegenomen worden. Dit gebeurt allereerst op landelijk niveau. Hier spelen elementen als fiscaal recht, arbeidsrecht, etc. een grote rol. Binnen Nederland zijn deze elementen gelijk. Onderscheidend kan zijn een beschikbare subsidie of lagere loonkosten.
- **Ligging** (en marktoriëntatie): Op nationaal en regionaal niveau zijn de ligging en marktoriëntatie van groot belang. Het type activiteiten in een regio is sterk afhankelijk van de ligging. Voor nationale distributie is een perifere ligging in Nederland niet logisch. Voor Europese distributie is de dominante corridor Rotterdam-Venlo.
- **Logistieke bedrijfsomgeving en track record**: Naast de 'hardware' (infrastructuur, ligging, kavels) is de 'software' van belang bij de locatieafweging. Voor logistieke dienstverleners gaat het dan met name om al aanwezige logistiek in een regio⁶, maar ook het distributienetwerk in de omgeving (denk aan parcel- of sorteercentra, maar ook crossdocks en transportondernemingen). Meer 'zachte' factoren zijn het opleidingsaanbod, de samenwerking en het track record (naamsbekendheid van de plek).

We beoordelen Zwolle op de kenmerken.

Kenmerk	Plus	Min
Beschikbaarheid locaties	<ul style="list-style-type: none"> • Nog enkele grootschalige kavels beschikbaar • Voor groot deel in handen van gemeente 	<ul style="list-style-type: none"> • Voor zeer grote vestigers (>15 hectare) geen ruimte
Arbeidsmarkt	<ul style="list-style-type: none"> • Regio sterk georiënteerd op Zwolle als banenmotor (alle typen werkgelegenheid) • Zwolle = studentenstad 	<ul style="list-style-type: none"> • Hessenpoort ligt relatief ver van stad • Concurrentie van grote productiebedrijven in Zwolle
Infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> • Ligging aan snelweg, beperkt congestie • Port of Zwolle • Mogelijke komst railterminal 	<ul style="list-style-type: none"> • Ten-T corridor loopt niet langs Zwolle
Operationele kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Prijzen lager dan Randstad, vergelijkbaar met Brabant 	
Ligging (en marktoriëntatie)	<ul style="list-style-type: none"> • Zwolle is alternatief voor bedrijven indien hotspots te 'vol' raken • Voor nationale distributie aantrekkelijk alternatief 	<ul style="list-style-type: none"> • Ligging Zwolle is perifeer ten opzichte van dominante corridor
Logistieke bedrijfsomgeving	<ul style="list-style-type: none"> • Zwolle kent een samenwerkingsverband voor logistiek: Port of Zwolle • Logistiek is een belangrijke werkgever en Zwolle kent een track record 	<ul style="list-style-type: none"> • Zwolle staat nog niet op de kaart bij grote logistiek dienstverleners

Economische waarde

Op basis van kengetallen kunnen een uitspraak doen over de bijdrage van een doorontwikkeling van Hessenpoort voor de (regionale) economie.

⁶ Hierbij overigens wel een tegenstelling. Een zeker logistiek netwerk van bedrijven is goed omdat er dan meer draagvlak is voor gezamenlijke acties/projecten. Bovendien is er meer 'know-how' in een regio aanwezig waar het gaat om arbeid. Aan de andere kant kunnen te veel logistieke bedrijven ook zorgen voor een grote druk op locaties en personeel.

We gaan uit van onderstaande kengetallen. Hierbij rekenen we met 50 hectare netto aan XXL-logistiek en circa 10 hectare voor MKB.

Tabel 10: Toegevoegde waarde logistiek (kengetallen)

		XXL	MKB
Bijdrage aan werkgelegenheid (bron: BIRO Overijssel en businesscases Stec Groep)			
	Werkzame personen per hectare	35	50
Bijdrage aan Bruto Regionaal Product / regionaal ecosysteem (bron: data CBS en businesscases Stec Groep)		XXL	MKB
	Toegevoegde waarde per arbeidsplaats	€ 75.000 - € 80.000	€ 85.000 - € 90.000
	Multipliereffect	1 arbeidsplaats levert 0,5 arbeidsplaats elders op 30% regionaal, 70% verder weg	1 arbeidsplaats levert 0,44 arbeidsplaats elders op 50% regionaal, 50% verder weg
Investerings in innovatie en R&D (bron: data CBS, Monitor topsector logistiek en businesscases Stec Groep)		XXL	MKB
	R&D	€ 850 per jaar per arbeidsplaats	€ 600 per jaar per arbeidsplaats
	Innovatie	€ 1.000 per jaar per arbeidsplaats	€ 900 per jaar per arbeidsplaats
Type werkgelegenheid (bron: data CBS en businesscases Stec Groep)	Opleidingsniveau	XXL	MKB
	<MBO	50%	40%
	MBO	40%	40%
	>HBO	10%	20%
	Dienstverband	XXL	MKB
	Vast	60%	90%
	Flex	40%	10%
Arbeidsmigranten	30%	10%	

Sociaal economische waarde XXL logistiek

Bij volledige uitgifte aan logistiek gaat het om:

- Circa 1.750 directe arbeidsplaatsen in de logistiek. Gelieerd hieraan ruim 850 indirecte arbeidsplaatsen, waarvan circa 265 in de regio Zwolle zullen landen.
- Een aanvullende bijdrage aan de regionale economie van circa 125 miljoen euro op jaarbasis.
- Extra investeringen in innovatie en R&D. We verwachten dat dit circa 3 miljoen extra is op jaarbasis.
- Een groot deel van de directe werkgelegenheid (circa 1.500 banen) betreft opleidingsniveau MBO of lager. Een klein deel (circa 200) betreft banen voor hoger opgeleiden. Een deel van de banen (circa 500) zal worden ingevuld door arbeidsmigranten. Ook studenten en uitzendkrachten vinden emplooi.

Sociaal economische waarde MKB

Bij volledige uitgifte aan MKB-bedrijven gaat het om:

- Circa 500 directe arbeidsplaatsen. Gelieerd hieraan ruim 200 indirecte arbeidsplaatsen, waarvan circa 65 in de regio Zwolle zullen landen.
- Een aanvullende bijdrage aan de regionale economie van circa 35 miljoen euro op jaarbasis.
- Extra investeringen in innovatie en R&D. We verwachten dat dit circa 1 miljoen extra is op jaarbasis.
- Een groot deel van de directe werkgelegenheid (circa 400 banen) betreft opleidingsniveau MBO of lager. Een klein deel (circa 100) betreft banen voor hoger opgeleiden. Het grootste deel van de banen betreft medewerkers in vaste dienst.

4 Conclusies en advies

Op basis van de kwalitatieve verdieping kunnen we volgende conclusies trekken.

Ten aanzien van grootschalige logistiek

- Het marktperspectief voor grootschalige logistiek is op korte (2025) en middellange termijn (2030) goed. De trend van vraag naar grootschalige kavels (> 3 hectare en incidenteel groter dan 10 hectare) houdt naar verwachting in de komende jaren aan. Op middellange termijn verwachten we een verschuiving naar meer kleinschalige distributiecentra en stadsdistributie.
- We verwachten dat het verzorgingsgebied van Hessenpoort en Zwolle voor logistiek vooral de Regio Zwolle betreft. We verwachten dat het gros (75 tot 85%) van de vraag vanuit deze regio zal komen. Historische locatiedynamiek laat zien dat additionele vraag (van buiten de regio) incidenteel is.
- De 'druk' in de (traditionele) logistieke hotspots zorgt er echter voor dat bedrijven ook buiten deze traditionele regio's gaan kijken voor vestiging. Hiervan kan Zwolle profiteren met een goede propositie en onderscheidend vermogen. We zien dit als mogelijke additionele vraag en een kans om de economie te versterken.
- De propositie van Zwolle voor logistiek is met name sterk op de segmenten transport, food en E-fulfilment. We verwachten daarbij dat Zwolle vooral een interessante vestigingsplaats is voor logistieke bedrijven met een regionale tot nationale oriëntatie.
- Wanneer we kijken naar het huidige uitgeefbare aanbod aan bedrijventerreinen in Zwolle en bredere regio lijkt er, kwantitatief, ruim voldoende aanbod aanwezig voor het gros van de logistieke doelgroepen.
- Knelpunten kunnen ontstaan voor het zeer grootschalige segment (> 10 hectare). Aanbod van dit type kavels is beperkt. Echter, kwantitatief gezien is er een groot aanbod beschikbaar. Ontwikkeling van extra bedrijventerreinen om deze selecte doelgroep en incidentele vraag te huisvesten brengt daardoor grote risico's met zich mee, zo is onze inschatting.
- Van belang is om een dergelijke ontwikkeling vraaggericht op te pakken. Met andere woorden: zorgen dat het terrein ontwikkeld kan worden en dat de procedures doorlopen zijn (bijvoorbeeld met behulp van een 'moederplan') om vervolgens bij concrete interesse en een uitwerking/projectbesluit een ontwikkeling mogelijk te maken. Hierdoor wordt voorkomen dat aan de voorkant forse investeringen gedaan worden of dat de behoefte voor het geheel niet onderbouwd kan worden. Immers, Zwolle moet zich nog deels bewijzen bij het XXL-publiek. Bovendien is de vraag wispelturig, een concrete vraag van een bedrijf groter dan 10 hectare laat zich niet modelmatig ramen.

ONTWIKKELEN ZONDER EINDGEBRUIKER

In de huidige markt (schaarse ruimte beschikbaar, hoge beleggingsrendementen en hoge dynamiek) zoeken diverse partijen in de markt naar bedrijfsgrond om op risico logistiek vastgoed te realiseren. Met andere woorden: de realisatie van een logistiek pand zonder dat een eindgebruiker in zicht is. Overigens zien we verschillende varianten hierin; (a) al dan niet betaalde optie nemen op een kavel en pas afname bij zicht op eindgebruiker, (b) aankoop kavel en op risico gebouw realiseren (al dan niet met percentage voorverhuur).

In de huidige markt is het mogelijk om een risico te lopen en daarmee strategische posities te verwerven. Als gevolg van de lage rente en hoge beleggingsrendementen zijn deze risico's acceptabel. Immers, panden worden snel weer verkocht tegen een aanzienlijke prijs.

Voordelen van ontwikkelen zonder eindgebruiker:

- (Zicht op) grondverkoop
- Meeliften op marketing van ontwikkelende partij

- 'Zien eten, doet eten'

Nadelen van ontwikkelen zonder eindgebruiker:

- Uit handen geven van de regie (zeer beperkt invloed op invulling pand)
- Risico van op maat bouwen voor eindgebruiker
- Verkoop levert op korte termijn geen sociaal economische meerwaarde (werkgelegenheid) op

In de visie van Stec Groep kan de verkoop aan een marktpartij zonder zicht op eindgebruiker een positieve impuls geven voor een locatie (reuring, cashflow, etc.). Echter, het verlies aan regie/sturing en de beperkte bijdrage aan de werkgelegenheidsgroei wegen wat ons betreft zwaarder. Om eventueel toch tegemoet te komen aan ontwikkelen op risico is een ontbindende voorwaarde opnemen waarbij de grond na een bepaalde periode (bv 1 jaar) teruggekocht kan worden (voor een lagere prijs) of dat de gemeente bij een kandidaat de grond weer kan terugkopen van de ontwikkelaar.

Ten aanzien van MKB-sectoren

- De huidige hoogconjunctuur heeft het marktperspectief voor overige sectoren (naast logistiek) sterk verbeterd en ook gezorgd voor een toename in investeringsdynamiek. Dit is in Zwolle ook zichtbaar, de markt is sterk aangetrokken.
- Met name vanuit de industrie verwachten we in de komende jaren een groei in ruimtevraag. Trends als robotisering, circulaire economie en smart industry zorgen voor een toename aan investeringen bij industriële bedrijven, met een groei in ruimte als gevolg. Het gros van de vraag naar kavels vanuit deze doelgroep is maximaal zo'n 3 hectare, met incidenteel uitschieters naar boven.
- Kwantitatief is er voldoende aanbod aanwezig in Zwolle voor MKB-sectoren. Met name op Hessenpoort is er genoeg ruimte voor bedrijven in het segment 1 tot 3 hectare.
- Knelpunten kunnen ontstaan in het kleinschalige segment, tot 1 hectare. Het aanbod in dit segment is zo'n 13 hectare, waarvan bijna de helft op Hessenpoort-Zuid is gelegen. Voor stadsverzorgende bedrijven die een locatie in of dicht tegen de stad zoeken zijn de vestigingsmogelijkheden beperkt en zal het aanbod naar verwachting binnen enkele jaren opdrogen. Hessenpoort 3 kan in de vraag vanuit dit segment voorzien. We verwachten dat de vraag voor het segment 2.500-10.000m² kaveloppervlak circa 15-20 hectare groot zal zijn. Gelet op het aanbod in dit segment bestaat een aanvullende behoefte.

Ten aanzien van zichtlocaties

- Voor een deel van de markt zal een zichtlocatie een relevant (zo niet cruciaal) criterium zijn. Dit zijn met name bedrijven actief in (consumenten)diensten en handel. Dit zien we ook terug op Hessenpoort, waarbij bijvoorbeeld bedrijven als Ikea, Scania en enkele autodealers voor een zichtlocatie gekozen hebben.
- Het gros van de vraag zal in de komende jaren voortkomen vanuit logistiek en industrie. Over het algemeen zijn dit bedrijven waarvoor een zichtlocatie geen primair vestigingscriterium is. Tegelijkertijd is het wel mogelijk dat een deel van de vraag afhaakt op het gebrek aan een kavel met zichtlocatie. Dit merkt u al concreet op Hessenpoort, zo gaf u aan. Er zijn immers geen zichtlocaties meer beschikbaar op Hessenpoort, en wel op concurrerende locaties bijvoorbeeld op H2O.
- De argumentatie om extra bedrijfskavels te realiseren vanwege het niet kunnen bieden van zichtlocaties lijkt ons ruimtelijk gezien niet relevant. Op puur economische gronden kan het wel een bepalende factor zijn in de locatiekeuze.

Bijlage A: Analyse

bedrijventerreinen in Zwolle

Gemiddelde uitgifte 26 hectare per jaar in West-Overijssel

De uitgifte van bedrijventerreinen daalde in de periode 2008-2016 in West-Overijssel. In 2017 steeg de uitgifte van bedrijventerreinen echter sterk in de regio. In de periode 2008-2017 werd er 256 hectare uitgegeven. Vooral Hardenberg, Kampen en Zwolle zijn hoofdeverantwoordelijk voor uitgifte van bedrijventerreinen in de regio.

Tabel A: Uitgifte bedrijventerreinen in West-Overijssel, in hectare (2008-2017)

Gemeente	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	'08 t/m '17
Dalfsen	1,3	0,1	5,9	0,7	0,1	0,1	0,4	2,3	0,9	1,4	13,2
Deventer	0,4	2,9	0,0	3,5	0,4	5,6	1,8	5,8	0,2	5,7	26,2
Hardenberg	13,6	5,4	2,3	7,5	1,1	2,8	3,3	2,5	0,3	13,7	52,5
Kampen	20,8	5,8	4,4	12,1	3,4	1,0	1,0	2,4	0,0	1,3	52,1
Olst-Wijhe	0,0	0,4	0,0	0,2	0,3	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	1,4
Ommen	0,0	2,2	1,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	4,5	8,7
Raalte	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0	0,0	4,5	0,0	0,4	0,4	8,3
Staphorst	0,0	0,0	0,0	0,0	7,6	2,5	2,4	6,1	0,0	0,0	18,6
Steenwijkerland	8,9	4,6	1,3	0,2	0,5	0,0	0,3	0,2	0,2	0,3	16,5
Zwartewaterland	0,0	1,6	0,0	0,3	0,5	0,6	0,0	0,2	0,1	0,6	3,9
Zwolle	8,5	8,5	7,5	2,2	0,5	7,3	6,4	0,4	3,7	9,3	54,2
West-Overijssel	53,4	31,5	25,7	26,7	14,4	20,0	20,1	19,8	6,4	37,5	255,5

Bron: Provincie Overijssel, 2018.

Industrie en logistiek hebben groot aandeel in uitgifte

In de periode 2013-2018 zijn bedrijven in de sectoren Industrie en Logistiek grotendeels verantwoordelijk voor de uitgifte in West-Overijssel. Bijna twee derde van de uitgifte in de regio komt op naam te staan van een industrieel of logistiek bedrijf.

Tabel B: Uitgifte naar sector in West-Overijssel (2013-2018)

Sector	Aantal		Oppervlakte (in ha)	
	absoluut	%	absoluut	%
Bouw	38	14%	10,0	5%
Detailhandel	6	2%	6,5	4%
Dienstverlening	31	11%	4,8	3%
Handel en reparatie (o.a. auto's)	19	7%	7,7	4%
Industrie	72	26%	53,4	29%
Logistiek, Distributie en groothandel	59	21%	76,3	42%
Overig	26	9%	6,5	4%
Onbekend	27	10%	16,1	9%
Totaal West-Overijssel	278	100%	181,3	100%

Bron: Uitvraag bij gemeenten in Overijssel, 2018; Bewerking: Stec Groep, 2018

Uitgifte in Zwolle

Onderstaande tabel geeft de uitgifte per bedrijventerrein in Zwolle weer in de periode 2013-2017. In totaal gaat het om een verkoop van circa 17 hectare sinds 2013.

Tabel C: Uitgifte per bedrijventerrein in Zwolle (2013-2017)

Jaar	Bedrijventerrein	Omvang (in ha)
2013	Hessenpoort	5,7
2013	Marslanden Zuid	0,5
2014	Hessenpoort	6,4
2014	Marslanden Zuid	0,1
2015	Hessenpoort	0,3
2016	Hessenpoort	1,3
2017*	Hessenpoort	2,5

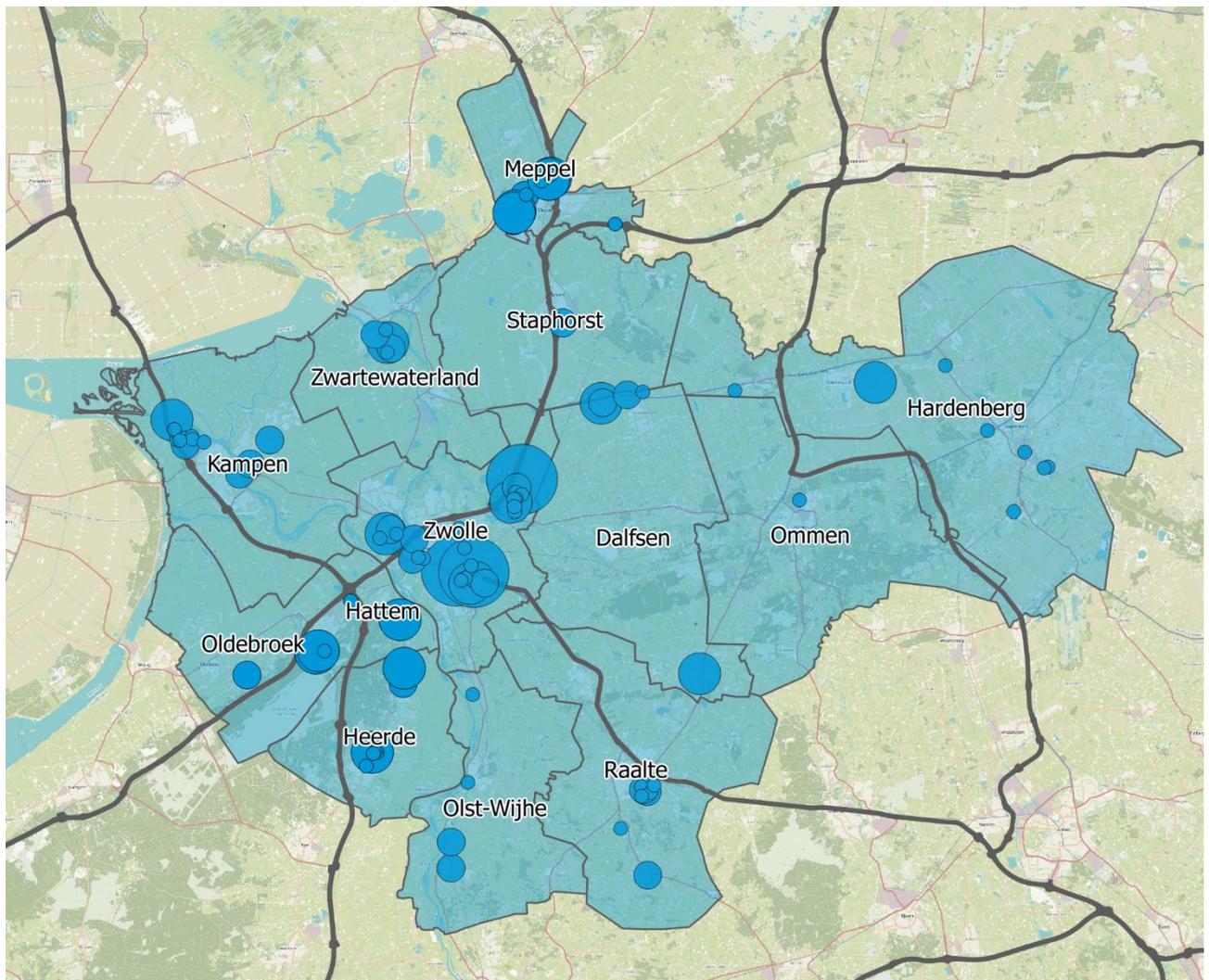
Bron: Gemeente Zwolle, 2018. * per 1-1-2017

NB: de uitgiftecijfers van de provincie (tabel A) en de gemeente (tabel C) komen niet geheel overeen.

Bijlage B: Analyse logistiek in Port of Zwolle

Onderstaand figuur geeft een overzicht van alle bedrijven actief in logistiek, groothandel en industrie vanaf 50 werknemers in het verzorgingsgebied van Hessenpoort. De omvang van de bol geeft de omvang in werkzame personen weer.

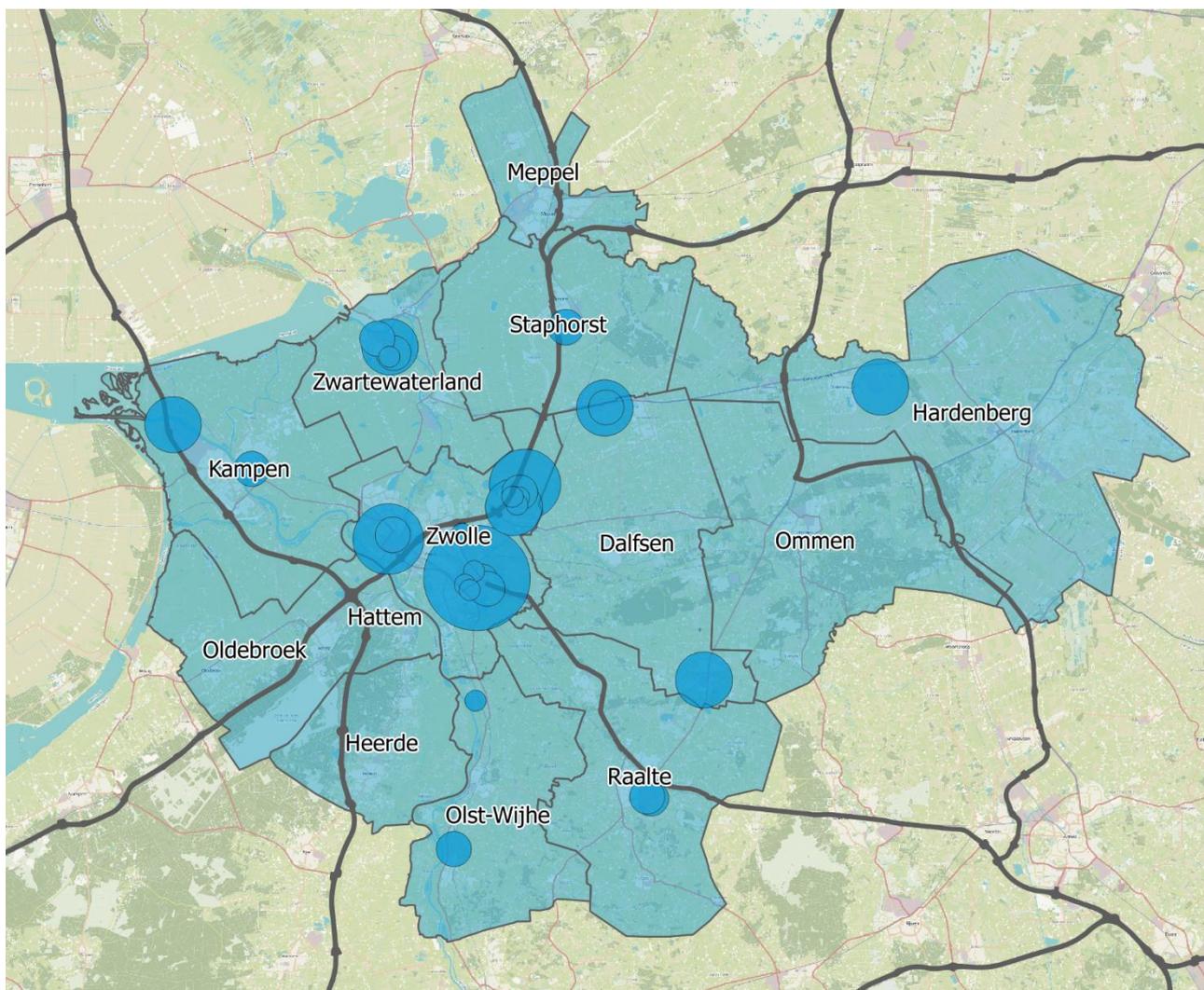
Figuur A: Vestigingen in logistiek, groothandel en industrie naar omvang



Bron: Provincie Overijssel (BIRO/LISA), 2018; Bewerking: Stec Groep, 2018

In onderstaande figuur en tabel hebben we een selectie gemaakt van de grootste logistieke bedrijven (in werkzame personen) in regio Zwolle. De omvang van de bol in het figuur geeft de omvang in werkzame personen weer.

Figuur B: Selectie logistieke bedrijven regio Zwolle



Bron: Provincie Overijssel (BIRO/LISA), 2018; Vastgoeddata.nl, 2018; Bewerking: Stec Groep, 2018.

Tabel D: Overzicht logistieke bedrijven regio Zwolle naar type

Logistiek		Verladers			E-commerce
LDV	Transport	Producenten	Retailers	Overig	
Kuehne + Nagel	Oegema	Scania	Albert Heijn	Sligro	PostNL Pakketten
Koeriersdienst Zwolle	Tielbeke	Abbott	Jumbo	EMM	DHL Parcel
PostNL	Verhoek Internationaal	Wartsila	Nederlandse Drogisterij Service	Hanos	Wehkamp
Westerman	Redder	Edel		Postuma	
GLS	Dasko	Condor		Cotap	
Sandd	Netko			Mosadex	
Samskip van Dieren	Grolleman			Kruitbosch	

In onderstaande tabel hebben we de logistieke kenmerken van regio Zwolle op een rij gezet, waarbij we onderscheid maken in 'hardware' en 'software'.

Tabel E: Logistieke kenmerken regio Zwolle

Hardware		Software
Totale werkgelegenheid in regio Zwolle	195.000	19 ^e plek Logistieke Hotspot verkiezing 2018
Werkgelegenheid op bedrijventerreinen in regio Zwolle	66.000	Samenwerkingsverbanden:
Werkgelegenheid in logistiek (sectoraal) in regio Zwolle	9.000 (5%)	<ul style="list-style-type: none"> • Port of Zwolle als samenwerkingsverband havenbedrijf voor Zwolle, Kampen en Meppel • Samenwerking in Regio Zwolle (20 gemeenten) op gebied van economie en onderwijs • Logistiek Netwerk Regio Zwolle: samenwerkingsverband tussen markt en overheid om regio Zwolle te positioneren als logistiek knooppunt van het Noordoosten.
Werkgelegenheid in logistiek (functioneel) in regio Zwolle	21.000 (10%)	
Toegevoegde waarde per arbeidsplaats in logistiek	circa € 60.000	
Bereikbaarheid water: terminals	Kampen en Meppel	
Bereikbaarheid water: kademogelijkheden	o.a. Zwolle, Hasselt, Genemuiden, Kampen, Meppel	
Bereikbaarheid weg:	A28 corridor Knooppunt A28 & A50/N50	

Bijlage C: Score Logistieke segmenten Zwolle

Binnen de logistieke markt maken we onderscheid in een aantal segmenten. Voor deze segmenten beschrijven we de belangrijkste marktverwachtingen en beoordelen we de locatiefactoren die van belang zijn voor deze doelgroep. Ook geven we aan welke bedrijven er in Zwolle (en omgeving) gevestigd zijn. De beoordeling van de logistieke segmenten voeren we uit om grip te krijgen op doelgroepen die voor de Regio Zwolle interessant kunnen zijn.

Food						
Marktverwachting	<ul style="list-style-type: none"> • Groot marktsegment, met goede groeiverwachting • Samenvoegingen en concentraties nabij afzetgebieden • Nabijheid producenten • Oriëntatie landsdelig/nationaal, zeer beperkt internationaal • Verslogistiek (o.a. specialisatie), maar ook groothandel en supermarkt 					
Locatiefactoren	Bereikbaarheid weg					
	Bereikbaarheid water/rail					
	Arbeidsmarkt					
	Omvang/ruimte					
	Grondprijs					
	Nabijheid leveranciers/consument					
	Clustering					
Voorbeelden in of buiten de regio	<ul style="list-style-type: none"> • Kuehne + Nagel (Albert Heijn), Wezenberg Transport, Friesland Campina, A-Ware, Staay / Fresh-Care Convenience, Jumbo 					
Score Port of Zwolle	<ul style="list-style-type: none"> • Niet centraal in Nederland • Van oudsher groot agrofoodcluster in Noordoost Nederland, Port of Zwolle schakelpunt tussen Randstad en Noord-Nederland en daarom aantrekkelijk voor logistiek 					

Retail & FMCG						
Marktverwachting	<ul style="list-style-type: none"> • Tendens naar concentratie en samenvoegingen → centraal distributiecentrum vervangt regionale distributiecentra • Hierdoor goede marktverwachtingen • Ook aangewakkerd door de opkomst van e-commerce en verandering die dit meebrengt in supply chain en distributiecentra • Veiligheid en protectie tegen diefstal van groot belang 					
Locatiefactoren	Bereikbaarheid weg					
	Bereikbaarheid water/rail					
	Arbeidsmarkt					
	Omvang/ruimte					
	Grondprijs					
	Nabijheid leveranciers/consument					
	Clustering					
Voorbeelden in of buiten de regio	<ul style="list-style-type: none"> • Wasco, Wibra, Auping, Nederlandse Drogisterij Service, Inditex, Oosterberg, Welkoop, Technische Unie, Op=op Voordeelshop 					
Score Port of Zwolle	<ul style="list-style-type: none"> • Dominante supply chain model is Benelux/EDC, hierdoor is Zwolle minder aantrekkelijk voor vestiging van deze activiteiten • Concentratie in de logistieke hotspots in het zuiden • Retailers met historische binding aan Port of Zwolle 					

E-fulfilment / E-commerce						
Marktverwachting	<ul style="list-style-type: none"> Tendens naar concentratie en samenvoegingen → centraal distributiecentrum vervangt regionale distributiecentra E-fulfilment brengt verandering in logistiek en pand met zich mee, hierdoor behoefte aan samenvoeging en nieuwbouw Veiligheid en protectie tegen diefstal van groot belang 					
Locatiefactoren	Bereikbaarheid weg					
	Bereikbaarheid water/rail					
	Arbeidsmarkt					
	Omvang/ruimte					
	Grondprijs					
	Nabijheid leveranciers/consument					
	Clustering					
Voorbeelden in of buiten de regio	<ul style="list-style-type: none"> Wehkamp, Davo Fulfilment Services, Iceberg, Tielbeke, Electronic Logistics, FSA, Daily Pack, Active Ants, Muller Fresh Foods, Twenpack 					
Score Port of Zwolle	<ul style="list-style-type: none"> Dominante supply chain model is Benelux/EDC, hierdoor is Zwolle minder aantrekkelijk voor vestiging van deze activiteiten Concentratie in de logistieke hotspots in het zuiden Kleinere, middelgrote en/of specifieke partijen zijn regionaler georiënteerd 					

Lifescience / Health						
Marktverwachting	<ul style="list-style-type: none"> Sterke groei in marktomvang de voorbije jaren, ook goede vooruitzichten Specifiek grensregio's profiteren van wet- en regelgeving buurlanden Nabijheid kennis / R&D / agrofood cluster / centraal in marktgebied 					
Locatiefactoren	Bereikbaarheid weg					
	Bereikbaarheid water/rail					
	Arbeidsmarkt					
	Omvang/ruimte					
	Grondprijs					
	Nabijheid leveranciers/consument					
	Clustering					
Voorbeelden in of buiten de regio	<ul style="list-style-type: none"> Abbott Biologicals, Beaphar, DHL Health Care Campus, Mediq, Applied Medical Europe 					
Score Port of Zwolle	<ul style="list-style-type: none"> Kleiner en specifiek marktsegment in de logistiek Port of Zwolle heeft geen natuurlijke positie 					

Transport & opslag						
Marktverwachting	<ul style="list-style-type: none"> Onderscheid tussen transportbedrijf en logistieke dienstverlener vervaagt. Verschil in schaalgrootte met top-10 logistiek dienstverleners groeit. Marges staan onder druk, hierdoor relatief veel overnames. Transportbedrijven kunnen overleven door groei en toegevoegde waarde (bijvoorbeeld warehousing en ketenregie) Transportbedrijven vaak specialistisch en dedicated voor één of meerdere verladingsactiviteiten 					
Locatiefactoren	Bereikbaarheid weg					
	Bereikbaarheid water/rail					
	Arbeidsmarkt					
	Omvang/ruimte					
	Grondprijs					
	Nabijheid leveranciers/consument					
	Clustering					
Voorbeelden in of buiten de regio	<ul style="list-style-type: none"> Oegema Transport, Wezenberg, Tielbeke, Westerman Logistics, Verhoek Int. Transport, Dasko, Grolleman, De Weerd Transport, TGN Fritom, Zwerus, PAX 					
Score Port of Zwolle	<ul style="list-style-type: none"> In Port of Zwolle relatief veel transport & opslag gevestigd Bedrijven hebben veel binding met regio en arbeidsmarkt Uitbreidingsvraagstukken hoofdzakelijk regionaal georiënteerd 					

Automotive					
Marktverwachting	<ul style="list-style-type: none"> Beperkte groeiverwachting. Hoofdzakelijk onderdelen / banden. Auto-industrie in Nederland relatief beperkt Concentratie in logistieke hotspots en op plekken centraal in het land 				
Locatiefactoren	Bereikbaarheid weg				
	Bereikbaarheid water/rail				
	Arbeidsmarkt				
	Omvang/ruimte				
	Grondprijs				
	Nabijheid leveranciers/consument				
	Clustering				
Voorbeelden in of buiten de regio	<ul style="list-style-type: none"> Scania Spare Parts, DHL Spare Parts, Pon Logistics, Broshuis 				
Score Port of Zwolle	<ul style="list-style-type: none"> Nabijheid productie van groot belang 				

Chemisch / industrie					
Marktverwachting	<ul style="list-style-type: none"> Kleine, niche markt, weinig dynamiek Specialistische vervoerders/tranporteurs Nabij haven- en industrieterreinen Groeimarkt o.a. door nieuwe technologieën, gebruik stoffen etc. 				
Locatiefactoren	Bereikbaarheid weg				
	Bereikbaarheid water/rail				
	Arbeidsmarkt				
	Omvang/ruimte				
	Grondprijs				
	Nabijheid leveranciers/consument				
	Clustering				
Voorbeelden in of buiten de regio	<ul style="list-style-type: none"> Vebe Floorcoverings, Brink Towing Systems, Condor Carpets, Zehnder Group 				
Score Port of Zwolle	<ul style="list-style-type: none"> Regio kent van oudsher diverse productiebedrijven in textiel, chemie, metaal Tendens naar uitbesteden logistiek of dedicated warehousing voor logistieke activiteiten Nabijheid van productielocatie belangrijk locatiecriterium. Vandaar goede positie Port of Zwolle (kleine markt) 				

Parcel & Express					
Marktverwachting	<ul style="list-style-type: none"> Sterke toename verwacht aangewakkerd door groei e-commerce en thuiswinkelen Concentratie bij grootschalige verladers of logistiek dienstverleners Stedelijke distributie hot item en groeimarkt 				
Locatiefactoren	Bereikbaarheid weg				
	Bereikbaarheid water/rail				
	Arbeidsmarkt				
	Omvang/ruimte				
	Grondprijs				
	Nabijheid leveranciers/consument				
	Clustering				
Voorbeelden in of buiten de regio	<ul style="list-style-type: none"> DHL Parcel, PostNL, Sandd, Netko, Koeriersdienst Zwolle, GLS 				
Score Port of Zwolle	<ul style="list-style-type: none"> Zwolle is dé plek voor parcel- en expressactiviteiten binnen de regio/landsdeel 				