

De coronacrisis, wat betekent het voor de regio Zwolle?

Nu de coronamaatregelen stap voor stap worden versoepeld, gaan we langzaam terug naar een samenleving die weer wat meer op normaal lijkt. Maar wat is tot nu toe de impact op de binnenhavens? Nieuwsblad Transport organiseerde op 7 mei samen met Port of Zwolle een webinar, waarin diverse sprekers aan het woord kwamen. Belangrijkste vraagstuk: wat zijn de gevolgen van deze crisis? En nog belangrijker – hoe komen we er zo goed mogelijk uit?



Wisselend beeld

Wat de gevolgen precies zijn, dat beeld is wisselend. “Het is maar net in welke sector een bedrijf actief is”, aldus Jeroen van den Ende, managing director van Port of Zwolle. “De foodsector gaat gewoon door, maar in de maakindustrie is er wel het een en ander aan de hand. Dat beeld zien we ook in de logistiek. Sommige vervoerders staan met een gedeelte van hun vloot stil, andere hebben juist weer extra vrachtwagens nodig.”

Ook in de gemeente Kampen zijn er bedrijven die enorme gevolgen ondervinden. “Er zijn grote productiebedrijven die nu hun productie stil hebben liggen, omdat ze gewoonweg niet binnen die anderhalvemetersamenleving kunnen produceren – omdat dat feitelijk onmogelijk is”, zegt Geert Meijering, wethouder van de gemeente Kampen.

Beleidsadviseur Robert Schasfoort van ondernemersvereniging Evofenedex geeft als voorbeeld Scania, dat nog nooit zo lang de productie stil heeft moeten leggen. “Nu moeten ze dat met minimale bezetting gaan regelen. Dat is een forse uitdaging. En zo hebben heel veel bedrijven veel meer uitdagingen.”

Dat de impact van het coronavirus fors is, is volgens Schasfoort wel duidelijk. Uit hun cijfers blijkt dat 39% van de Nederlandse exporteurs minder omzet had in de maand april. In maart was dat nog 10%. “Driekwart van de exporteurs verwacht gemiddeld een omzetverlies van 25% over het hele jaar.”

De grootste zorgen

Het zijn grote uitdagingen die bedrijven nu hebben. Een gedeelte zorg is dan ook dat bedrijven de moed zouden kunnen verliezen. Meijering: “Deze bedrijven (die nu de productie stil hebben liggen, red.) zingen dat misschien nog wel even uit. Maar hoe lang moeten ze nog binnen die anderhalve meter blijven werken?” Wat volgens hem van belang zou zijn, is om voor deze specifieke bedrijven en specifieke branches, specifieke richtlijnen te treffen die misschien iets afwijken van de algemene regel.

Een andere zorg die Van den Ende uitspreekt, is dat er hele mooie bedrijven dreigen om te vallen – die door partijen zouden kunnen worden gekocht. En dat daarmee de technologie het land uit gaat. “Dat zijn dingen waar ik me persoonlijk zorgen over maak, en waar het havenbedrijf zich ook zorgen om zou moeten maken.”

Wethouder Meijering deelt deze zorg dan ook zeker, maar zegt dat we in deze regio – nog meer dan in de rest van Nederland – familiebedrijven hebben. “Die hebben door de jaren heen redelijk wat vet op de botten kunnen kweken. Waardoor ze wat robuuster zijn en minder kwetsbaar voor dit soort overnames.”

Corona is niet de enige crisis

Maar Corona is maar een van de crises, die op dit moment speelt, waarschuwt haveneconoom Erasmus UPT Bart Kuipers. “We moeten niet vergeten dat er ook nog een PFAS- en stikstofcrisis is.” Ook stipt Kuipers het laagwater aan en de invloed van de duurzaamheidsagenda’s op de ladingstromen met kolen en brandstoffen. “Het is moeilijk het een van het ander los te zien op dit moment. De sectoren binnenvaart en binnenhavens krijgen nogal wat op hun bordje in deze tijden, en Corona is er wel de grootste van.”

Kansen in deze periode

Erg rooskleurig is het toekomstbeeld dus nog niet. Volgens Robert Schasfoort wordt het straks allemaal wat voorzichtiger. “Bedrijven zullen voorzichtiger zijn met het doen van investeringen. En dat heeft wel een impact op de economie.” Om die gaande te houden, zouden overheden moeten kijken naar welke investeringen ze naar voren kunnen trekken.

Hoe dan ook ziet Schasfoort ook positieve dingen gebeuren. Zo zijn er bedrijven die juist nu nog eens kijken naar zaken als de veiligheid in het magazijn, optimalisering, de logistiek, het maken van een verkeersplan, het buitenterrein. “We roepen bedrijven op: maak van deze periode gebruik om daar nog eens kritisch naar te kijken.”

Dat is ook wat Bart Kuipers bedrijven wil meegeven, want die circulaire economie is iets wat er naar zijn mening echt aan zit te komen. “Je moet eigenlijk kijken naar hoe je bepaalde zaken nu voor elkaar kan brengen in deze onzekere tijden.”

“Het ergste is achter de rug en we gaan langzaam naar voren kijken,” zegt Meijering. Hij wordt blij van de voorbeelden van bedrijven die de kans aangrijpen op juist nu plannen waar ze nooit aan toekwamen, uit te werken. “Zij gaan nu toch een nieuwe machine kopen, toch kijken of ze een vergunning kunnen krijgen.” Hij hoopt dat meer bedrijven in de gelegenheid zijn om dit juist nu te doen, zodat ze – op het moment dat we weer naar enigszins normaal gaan – goed in de startblokken staan om verder te gaan.

Ook bij Port of Zwolle wordt er achter de schermen hard gewerkt en gekeken naar de toekomst. Zo is men bezig met verduurzaming en digitalisering binnen de havengebieden. “Binnen het Europese project DUAL Ports zijn we bezig met een haalbaarheidsonderzoek naar waterstof”, aldus Van den Ende. “En de inning van havengelden willen we graag digitaliseren. Daarvoor zijn we aangesloten bij het Europese project NON-STOP.” Beide projecten zijn onderdeel van het Europese programma Interreg North Sea.

Interreg
North Sea Region
NON-STOP
European Regional Development Fund

Interreg
North Sea Region
DUAL Ports
European Regional Development Fund

