

Nadere toelichting per gemeente

Zwolle

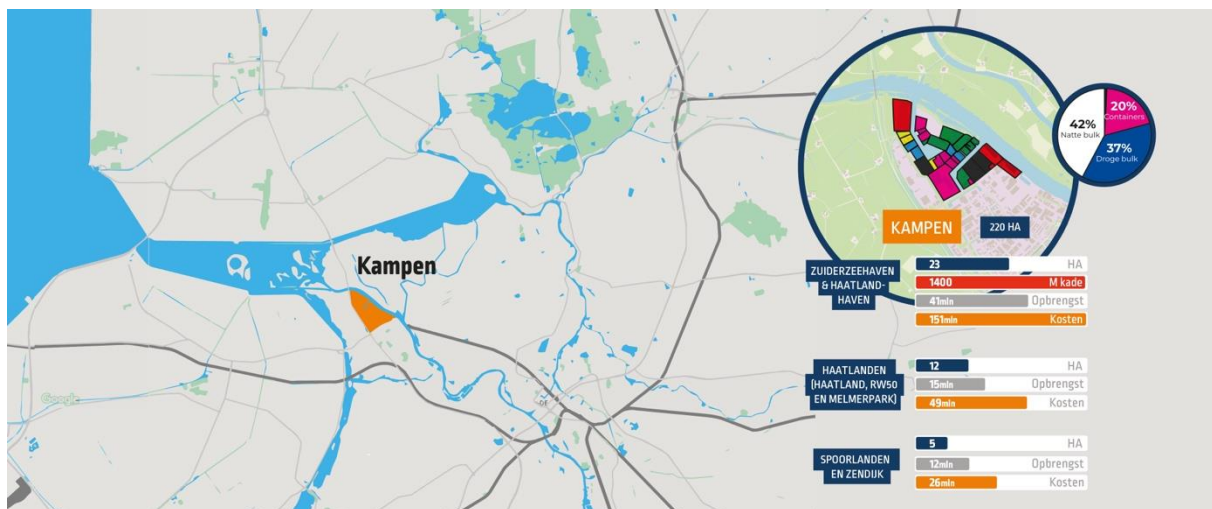


Voorst kent slechts een beperkt aantal havengebonden kavels. Deze zijn op dit moment in gebruik, dan wel in een vergevorderd stadium van planvorming. In het verleden is niet altijd mogelijk geweest om te sturen op de invulling van deze kavels, waardoor er ook niet-haven gerelateerde bedrijven aan het water gevestigd zijn.

Het is zaak om het publiekrechtelijke instrumentarium zodanig vorm te geven dat hierop gestuurd kan worden als zich kansen voordoen. Ook kan met betreffende bedrijven waar opportuun onderzocht worden of verplaatsing mogelijk is.

Op Voorst is verder mogelijk ruimtewinst te boeken door stapeling van functies, met name parkeren. Datzelfde geldt voor Hessenpoort, waar relatief veel ruimte wordt gebruikt voor het parkeren van auto's.

Kampen



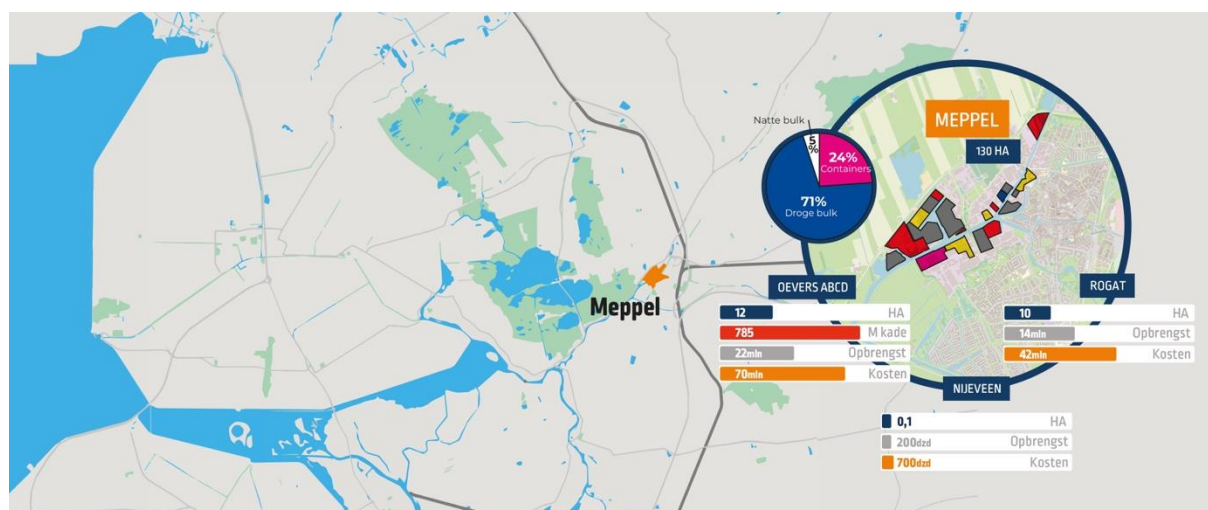
Voor Kampen is er behoefte aan 17 tot 25 hectare netto uitgeefbare gronden voor bedrijfslocaties voor de korte termijn en additioneel circa 40 hectare netto voor de middellange en lange termijn. Het Arcadis onderzoek heeft opgeleverd dat er voor de Zuiderzeehaven en Haatlandhaven beperkt ruimtewinst mogelijk is, circa 23 hectare bruto. Dat is circa 10% van het gehele gebied. Voor de ontwikkeling van deze gronden zijn aanzienlijke kosten gemoeid en worden geraamd op tenminste 156 miljoen euro. Daar staan beperkte opbrengsten tegen over en deze worden geraamd op 41 miljoen.

Daarnaast heeft Arcadis gekeken naar de mogelijkheden om de hoogte in te gaan. Voor het hele gebied is hoogtewinst in principe haalbaar (1 extra verdieping op de bestaande bedrijven). De kosten hiervoor zullen echter zeer hoog zijn en worden geraamd op in totaal tenminste 307 miljoen euro. De reden is dat de bedrijven aanzienlijke investeringen moeten doen (verzwaren van fundering, specifieke liften aanbrengen e.d.) Voor bedrijven met zware materialen (stenen, balken e.d.) is dit een aanzienlijke operatie en de kosten hiervoor zouden vooral voor de ondernemers zijn. Overigens is dit hoogteonderzoek niet verbijzonderd naar individuele bedrijven.

Er is ook een beperkte quick-scan uitgevoerd voor de droge terreinen. Dit levert eenzelfde beeld op (hoge kosten, relatief minder opbrengsten, beperkte ruimtewinst van 17 hectare). Hiervoor zou nog een nadere uitwerking moeten plaatsvinden, omdat hier slechts op hoofdlijn naar gekeken is. De verwachting is dat in de praktijk minder uitgeefbare grond beschikbaar zal zijn.

Samenvattend is het beeld dat er beperkt ruimtewinst mogelijk is, tegen aanzienlijke kosten. Op het niveau van projecten zal gekeken moeten worden in hoeverre een rendabele businesscase te ontwikkelen is. Sommige gebieden zijn slechts tegen hoge kosten te herstructureren en andere gebieden zijn wellicht wel goed rendabel te ontwikkelen (bv. gebied bij de Loswal). Hierbij is de kanttekening dat deze projecten niet de totale ruimtevraag oplossen en dat deze ontwikkelprojecten nog nadere uitwerking qua aanpak, financiering en uitwerking behoeven.

Meppel



Slimmer ruimtegebruik of herstructureren levert in de haven van Meppel maar beperkt ruimte op. Het onderzoek leidt tot het inzicht dat circa 12 hectare ruimtewinst mogelijk is. Dat is minder dan 10% van het netto areaal van 130 hectare. De kosten voor optimalisatie en herstructurering van de 12 hectare bedragen in totaal circa 70 miljoen (geraamd op basis van kengetallen). De directe opbrengsten van herontwikkelde percelen bedragen circa 22 miljoen. In de haven van Meppel is nog ongeveer 8 hectare grond te koop, dit zijn de laatste beschikbare kavels binnen Port of Zwolle. Daarnaast is er op verscheidene locaties nog de mogelijkheid de hoogtepotentie beter te benutten. Hierdoor is er in theorie ook ruimte om uit te breiden in de hoogte. Waar dit in de praktijk kan is afhankelijk van de fysieke elementen van het pand/dak. Daarnaast zal het ook zo zijn dat “de hoogte in gaan” niet altijd is in te passen in de bedrijfsprocessen.

Samenvattend is voor Meppel het beeld: er is wel enige ruimte te vinden, maar de mogelijkheden zijn niet groot, de kwaliteit van al die individuele mogelijkheden zou leiden tot een beperkt en gefragmenteerd aanbod, en de kosten om deze opties daadwerkelijk om te zetten in uitgeefbaar aanbod zijn relatief hoog. Wel kan worden vastgesteld dat in sommige gebieden in het havengebied er een aantal mogelijkheden tot ruimtewinst dicht bij elkaar liggen. Door hier op een iets hoger schaalniveau mee aan de slag te gaan (niet op het niveau van de individuele kavels) ontstaan er wellicht mogelijkheden om door herstructurering of gebiedstransformatie tot een substantiëlere ruimtewinst en kwaliteitsverbetering te komen. Er kunnen grotere kavels worden vrijgespeeld, bestaande kades beter benut of nieuwe kaderuimte ontwikkeld, en de kwaliteit van de vaarweg kan worden verbeterd.

Dit geldt bij voorbeeld voor het gebied nabij de J. Van den Boschkade (ook bekend als het “betoneiland”) waar een invulling denkbaar is waarbij meer gebruik gemaakt wordt van de ligging aan het water en die tegelijkertijd beter aansluit op het nabijgelegen centrum van Meppel. Dit geldt ook voor het gebied rondom de Sethehaven waar mogelijkheden liggen tot de ontwikkeling van een hub voor circulaire economie.

Na afronding van het onderzoek zal, in samenspraak met ondernemers en eigenaren in die gebieden, nader worden verkend of er reële mogelijkheden tot transformatie of doorontwikkeling zijn. Een andere belangrijke conclusie is echter ook dat de bestaande havengebieden maar beperkt ruimte bieden om de verwachte economisch dynamiek op middellange termijn te accommoderen.