

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-BLD

Onderwerp

Ambitie beroepshaven 2030; uitvoeringsagenda beroepshaven 2020

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2019-002318	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	14-01-2020
Datum	19-12-2019	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
10 Economie, kunst en cultuur		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	14-01-2020
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Programmamanager	08-01-2020	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
Portefeuillehouder	08-01-2020	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	09-01-2020
		BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2020-02-05

Bijlagen

Ambitie bereopshaven 2030

B & W d.d.: 14-01-2020

Besloten wordt:

- 1 De ambitie beroepshaven 2030 Port of Deventer met uitvoeringsagenda 2020 vast te stellen;
- 2 het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit vast te stellen;
- 3 de stukken aan te bieden aan de raad;
- 4 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

De Ambitie beroepshaven Port of Deventer 2030 biedt de handvatten om voor de langere termijn het project 'Vaart in de haven' voort te zetten. Het project 'Vaart in de haven' heeft geleid tot het ondertekenen van een intentieovereenkomst met CTDeventer, het samenwerkingsverband tussen BCTN en Vos Transport, om in 2020 een containeroverslag te vestigen in de beroepshaven (gebied achter de sluis). Verder is het voorzieningspeil is op orde gebracht en er is achterstallig onderhoud uitgevoerd. Daarnaast is er veel inzet gepleegd op de profilering van de Deventer beroepshaven onder de naam Port of Deventer onder andere tijdens de logistieke beurs in Duitsland en het NVB congres. Dit alles in nauwe samenwerking met Bedrijvenparkmanagement, het Deventer Economisch Perspectief (DEP) en de Port of Logistics Overijssel (POLO).

Het in stand houden en ontwikkelen van de beroepshaven vraagt om aandacht. In dit kader is een ambitie voor de beroepshaven 2030 opgesteld, mede op verzoek en in opdracht van het DEP. Deze ambitie geeft een beeld van de economische betekenis van de haven en schetst de mogelijkheden voor de doorontwikkeling van de Port of Deventer op de langere termijn.

In de uitvoeringsparagraaf zijn de acties voor 2020 opgenomen. Financiering is geregeld in de 'Uitvoeringsagenda economie en internationaal beleid 2019-2022'. In Q3 van 2020 wordt de stand van zaken ge-analyseerd van deze speerpunten en wordt vast gesteld wat de activiteiten voor 2021 zijn.

De ambitie van de beroepshaven vormt daarnaast de input voor het begin 2020 op te stellen toekomstbeeld op het noordelijk deel van de bedrijventerreinen. Dit noordelijk deel omvat de deelgebieden Bergweide 3 (in het bijzonder de voormalige Roto Smeets locatie) en Bergweide 4, de Port of Deventer en het Havenkwartier. Dit toekomstbeeld brengt de economisch-ruimtelijke samenhang tussen de deelgebieden in beeld en beschrijft de ambities die binnen die samenhang mogelijk zijn.

Beoogd resultaat

Doel van de havenvisie is om een verdere impuls te geven aan de economische ontwikkeling van Deventer door bestaande watergebonden en -verbonden bedrijven zo goed mogelijk te faciliteren en nieuwe bedrijven aan te trekken, waarvoor de mogelijkheid van vervoer over water een belangrijke faciliteit is. Dit geldt zeker als de containerterminal van start gaat. Daarnaast is vervoer over water per saldo schoner dan vervoer over de weg, met als resultaat CO2 reductie. Bovendien draagt het bij aan het terugdringen van congestie op de weg.

Kader

- Samenhangende aanpak haven (2013)
- Vaart in de haven (2014)
- Zomerrapportage gemeente Deventer 2017 n.a.v. motie quick wins en zichtbaar maken haven (2017)
- Intentieovereenkomst realisatie containerterminal (2018)
- Uitvoeringsagenda economie en internationaal beleid 2019-2022 (2019)

Argumenten voor en tegen

Argumenten voor het verder versterken van de beroepshaven:

- economische impuls voor watergebonden en -verbonden bedrijvigheid;
- versterkt de positie van de Deventer beroepshaven als logistieke hotspot in combinatie met de ontwikkeling van het A1 Bedrijvenpark
- draagt bij aan duurzaamheidsdoelen;
- vermindering vervoersstromen over de weg;
- draagt bij aan Overijsselse beleid om de logistieke propositie van Overijssel te versterken binnen het samenwerkingsverband Port of Logistics Overijssel (POLO)
- het DEP en bedrijvenparkmanagement in het bijzonder onderschrijven het belang van blijvende inzet

Argumenten tegen:

- vraagt continue inzet en bijbehorende investeringen

Extern draagvlak (partners)

Het draagvlak voor de ontwikkeling van de haven is groot. Het Deventer Economisch Perspectief (DEP) en het Bedrijvenparkmanagement zijn actief betrokken bij de profilering van de Port of Deventer in brede zin. Het parkmanagement heeft het Havenplatform opgericht waar de Deventer watergebonden bedrijven en de gemeente met elkaar overleggen over beheer en profilering. Binnen de Port of Logistics Overijssel (POLO) werken de Port of Zwolle, de Port of Twente en de Port of Deventer samen aan het versterken van de logistieke propositie. Daarnaast wordt het belang van de havens in Zutphen, Lochem en Deventer door de Cleantech Regio onderschreven.

Financiële consequenties

In de Uitvoeringsagenda economie en internationaal beleid 2019-2022 is in 2020 euro 50.000 gereserveerd voor 'Vaart in de haven' als onderdeel van het thema 'versterken werklocaties'.

Aanpak/uitvoering

In 2020 worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

- Realiseren van de containeroverslag
- Stimuleren van vervoer over water
- Profilering Port of Deventer
- Versterken van het beheer van de haven (oa onderzoek verlengen sluis)
- Belang van de Port of Deventer inbrengen in het project Toekomstbestendige Bedrijventerreinen van het DEP

In Q3 van 2020 wordt de stand van zaken van deze speerpunten geanalyseerd en worden de activiteiten voor 2021 vast gesteld.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp	Ambitie beroepshaven 2030; uitvoeringsagenda beroepshaven 2020		
Agendapunt		Portef.houder	Weth. Rorink
Voorstelnummer	2019-002318	BenW-besluit d.d.:	14 januari 2020
Team	DEV-BLD		

Voorstel

De Ambitie beroepshaven 2030 Port of Deventer met uitvoeringsagenda 2020 vast te stellen.

Kern van het raadsvoorstel

De Ambitie beroepshaven Port of Deventer 2030 biedt de handvatten om voor de langere termijn het project 'Vaart in de haven' voort te zetten. Het project 'Vaart in de haven' heeft geleid tot het ondertekenen van een intentieovereenkomst met CTDeventer, het samenwerkingsverband tussen BCTN en Vos Transport, om in 2020 een containeroverslag te vestigen in de beroepshaven (gebied achter de sluis). Het voorzieningenpeil is op orde gebracht en er is achterstallig onderhoud uitgevoerd. Daarnaast is er veel inzet gepleegd op de profilering van de Deventer beroepshaven onder de naam Port of Deventer onder andere tijdens de logistieke beurs in Duitsland en het NVB congres. Dit alles in samenwerking met Bedrijvenparkmanagement (oprichter Havenplatform), het Deventer Economisch Perspectief (DEP) en de Port of Logistics Overijssel (POLO).

Het in stand houden van de beroepshaven vraagt echter om continue aandacht. Om die reden is een ambitie 2030 opgesteld, in samenwerking met het DEP en het bedrijvenparkmanagement. De ambitie geeft een beeld van de economische betekenis van de haven en schetst de mogelijkheden voor de doorontwikkeling van de beroepshaven (Port of Deventer) op de langere termijn. In de uitvoeringsparagraaf zijn de acties voor 2020 opgenomen.

In 2020 worden de volgende activiteiten uitgevoerd:

- Realiseren van de containeroverslag
- Stimuleren van vervoer over water
- Profilering Port of Deventer
- Versterken van het beheer van de haven (o.a. onderzoek verlengen sluis)
- Belang van de Port of Deventer inbrengen in het project Toekomstbestendige Bedrijventerreinen van het DEP

In Q3 van 2020 wordt de stand van zaken van deze speerpunten geanalyseerd en worden de activiteiten voor 2021 vast gesteld.

De ambitie beroepshaven vormt daarnaast de input voor het begin 2020 op te stellen toekomstbeeld op het noordelijk deel van de bedrijventerreinen. Dit noordelijk deel omvat de deelgebieden Bergweide 3 (in het bijzonder de voormalige Roto Smeets locatie) en Bergweide 4, de Port of Deventer en het Havenkwartier. Dit toekomstbeeld brengt de economisch-ruimtelijke samenhang tussen de deelgebieden beeld en beschrijft de ambities die binnen die samenhang mogelijk zijn. Het toekomstbeeld wordt in de loop van het jaar voorgelegd aan de raad.

Beoogd resultaat

Doel van de ambitie beroepshaven is om een verdere impuls te geven aan de economische ontwikkeling van Deventer door bestaande watergebonden en -verbonden bedrijven zo goed mogelijk te faciliteren en nieuwe bedrijven aan te trekken, waarvoor de mogelijkheid van vervoer over water een belangrijke faciliteit is. Dit geldt zeker als de containerterminal van start gaat. Daarnaast is vervoer over water per saldo schoner dan vervoer over de weg, met als resultaat CO2 reductie. Bovendien draagt het bij aan het terugdringen van congestie op de weg.

Kader

- Samenhangende aanpak haven (2013)
- Vaart in de haven (2014)
- Zomerrapportage gemeente Deventer 2017 nav motie quick wins en zichtbaar maken haven (2017)
- Intentieovereenkomst realisatie containerterminal (2018)
- Uitvoeringsagenda economie en internationaal beleid 2019-2022 (2019)
- Raadsmededeling Roto Smeets (05-2020-000042)

Argumenten ten behoeve van de raad

Argumenten voor het verder versterken van de beroepshaven:

- Economische impuls voor watergebonden en -verbonden bedrijvigheid;
- versterkt de positie van de Deventer beroepshaven als logistieke hotspot in combinatie met de ontwikkeling van het A1 Bedrijvenpark;
- draagt bij aan duurzaamheidsdoelen;
- vermindering vervoersstromen over de weg;
- draagt bij aan Overijsselse beleid om de logistieke propositie van Overijssel te versterken binnen het samenwerkingsverband Port of Logistics Overijssel (POLO);
- het DEP en bedrijvenparkmanagement in het bijzonder onderschrijven het belang van blijvende inzet en investeringen in de Port of Deventer.

Argumenten tegen:

- Vraagt continue inzet en bijbehorende investeringen.

Ketenpartners/ participatie

Het draagvlak voor de ontwikkeling van de haven is groot. Het Deventer Economisch Perspectief (DEP) en het Bedrijvenparkmanagement zijn actief betrokken bij de profilering van de Port of Deventer in brede zin. Het parkmanagement heeft het Havenplatform opgericht waar de Deventer watergebonden bedrijven en de gemeente met elkaar overleggen over beheer en profilering. Binnen de Port of Logistics Overijssel (POLO) werken de Port of Zwolle, de Port of Twente en de Port of Deventer samen aan het versterken van de logistieke propositie. Daarnaast wordt het belang van de havens in Zutphen, Lochem en Deventer door de Cleantech Regio onderschreven.

Financiële consequenties

In de Uitvoeringsagenda economie en internationaal beleid 2019-2022 is in 2020 euro 50.000 gereserveerd voor 'Vaart in de haven' als onderdeel van het thema 'versterken werklocaties'.

Betrokkenheid van de raad

De raad onderstreept de ambitie om de Deventer beroepshaven weer op de kaart te zetten. Dit blijkt uit verschillende raadsbesluiten uit 2013, 2014 en 2017. Met de motie quick wins, die het directe resultaat was van de door de raad georganiseerde Haventop in 2017 heeft de raad besloten te investeren in het op peil brengen van het onderhouds- en voorzieningenniveau in de haven. Het ondertekenen van de intentieovereenkomst met BCTN en Vos voor vestiging van een containeroverslag in de Deventer beroepshaven is het resultaat van de besluitvorming van de raad. Deze ambitie beroepshaven beschrijft welke trends en ontwikkelingen de komende jaren op ons afkomen en hoe de daarmee om te gaan mbt de doorontwikkeling van de Deventer beroepshaven. De ambitie is opgesteld in opdracht van het DEP. De raad is niet betrokken bij het tot stand komen van de visie.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,



M.A. Kossen



R.C. König

RAADSBESLUIT

Onderwerp Ambitie beroepshaven 2030; uitvoeringsagenda beroepshaven 2020
Voorstelnummer 2019-002318
Raadstafel d.d. --
Raadsvergadering

De raad van de gemeente Deventer,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 14 januari 2020, nummer 2019-002318.

BESLUIT

1 De Ambitie beroepshaven 2030 Port of Deventer met uitvoeringsagenda 2020 vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van
De raad voornoemd,
de griffier, de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König



Ambitie beroepshaven 2030

Port of Deventer

versie 4.0

In opdracht van

Port of Deventer



Uitgevoerd door

Port Solutions Rotterdam



Mijnsheerenland, 30 januari 2020

Inleiding

Dat er een groot draagvlak bestaat voor het beter benutten van de Deventer binnenhaven bleek tijdens de Haventop 2017. Daarin bekrachtigden het Deventer bedrijfsleven, provincie Overijssel, belangenorganisaties en de raad het belang van de beroepshaven (deel achter de Hanzebruggen) voor de Deventer economie en de duurzaamheidsambities met als resultaat de Uitvoeringsagenda Deventer Binnenhaven.

De afgelopen jaren is de uitvoeringsagenda gerealiseerd. In die agenda had de realisatie van een containeroverslag in Deventer een hoge prioriteit. Met goed resultaat, want zoals het er nu naar uitziet beschikken Deventer en de regio vanaf medio 2020 over de mogelijkheid om containers per water af- en aan te voeren. Ook de noodzakelijke maatregelen om het beheer en onderhoud van de binnenhaven op peil te brengen zijn gerealiseerd en de profilering van de haven als 'Port of Deventer' krijgt steeds meer vorm. Daarnaast is de samenwerking met omliggende havenregio's geïntensiveerd. Met het samenwerkingsverband van de Overijsselse havens, Port of Logistics Overijssel, staan we op buitenlandse beurzen en organiseren we dit jaar het NVB-congres. Dit alles in nauwe samenwerking met het Deventer bedrijfsleven verenigd in het Deventer Economisch Perspectief (DEP).

Dit ambitiedocument is het vervolg op het project "Vaart in de haven". Nu de noodzakelijke korte termijn acties nagenoeg zijn gerealiseerd (zie hierboven), zijn in deze ambitie de kansen en mogelijkheden voor de Port of Deventer in 2030 geschetst en zijn de bijbehorende stappen gedefinieerd om de vaart in de ontwikkeling van de beroepshaven er blijvend in te houden.

Naast de ontwikkeling van de beroepshaven spelen er ook andere ontwikkelingen in en bij de haven, zoals de ontwikkeling van het haveneiland (Havenkwartier) en de herontwikkeling van de Roto Smeets locatie. De ambitie voor de beroepshaven geldt voor dat deel van de haven dat is gelegen tussen de Hanzebrug en de Westfalenstraat. De genoemde andere ontwikkelingen liggen in het gebied tussen de Hanzebrug en de Mr. De Boerlaan. De ambitie van de beroepshaven vormt de input voor het begin 2020 op te stellen toekomstbeeld op het noordelijk deel van de bedrijventerreinen. Dit noordelijk deel omvat de deelgebieden Bergweide 3 (in het bijzonder de voormalige Roto Smeets locatie) en Bergweide 4, de Port of Deventer en het Havenkwartier. Dit toekomstbeeld brengt de ruimtelijke samenhang tussen de deelgebieden in beeld en beschrijft de ambities die binnen die samenhang mogelijk zijn. Qua milieuwetgeving is het immers noodzakelijk om bij vestiging van nieuwe bedrijven te beoordelen of deze passen binnen de beschikbare milieuruimte en niet conflicteren met ambities in aangrenzende gebieden.

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Management samenvatting	5
1. Port of Deventer anno nu	6
1.1 <i>Ambitie Port of Deventer</i>	6
1.2 <i>Economische betekenis Port of Deventer</i>	7
1.3 <i>Faciliteiten Port of Deventer</i>	7
2. SWOT-analyse	8
3. Trends en ontwikkelingen	9
3.1 <i>Trends</i>	9
3.2 <i>Scenario's</i>	11
4. Port of Deventer anno 2030	12
4.1 <i>Economische clusters in 2030</i>	13
4.2 <i>Meerwaarde voor de regio</i>	13
4.3 <i>Duurzaamheid</i>	14
4.4 <i>Organisatie</i>	14
5. Uitvoeringsparagraaf 2020	14
Bibliografie	19

Bijlage 1: Strategische agenda

Bijlage 2: Infographic

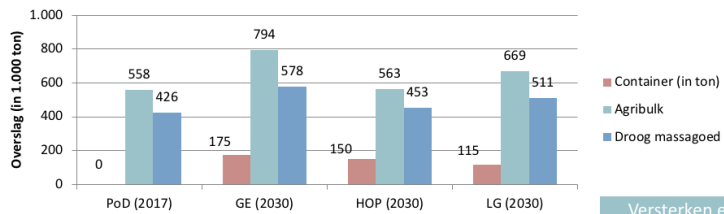
Management samenvatting

Ambitie van Port of Deventer

Port of Deventer is in 2030 een veelzijdige binnenhaven en koploper op het gebied van havenfaciliteiten en duurzaamheid. Deventer is sterk verbonden met omliggende logistieke knooppunten en partner in relevante netwerken. Toonaangevende bedrijven in de maak- en procesindustrie investeren blijvend in de meest moderne faciliteiten. Nauwe samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen leidt tot een aantrekkelijke arbeidsmarkt en leefomgeving en goede bereikbaarheid. Faciliteren van ondernemerschap is het handelsmerk. Hierdoor is Port of Deventer in 2030 een belangrijke pijler onder de welvaart van Deventer en de regio.

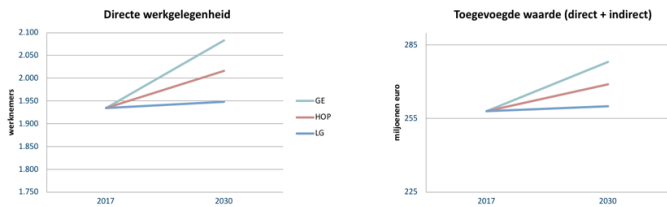
Visie op groei

- Significante groei in de containersector (opening terminal BCTN)
- Gemiddelde tot zeer gematigde groei in overige segmenten

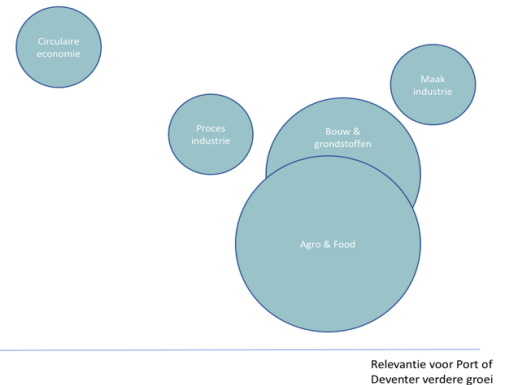


Meerwaarde voor de regio

- Meerwaarde in 2030:
- Werkgelegenheid : 1.950 – 2.085
 - Toegevoegde waarde: EUR 260 – 278 miljoen
 - Potentiële groei overslag tot 50% t.o.v. 2017



Verwachting groei t/m 2030



Versterken economische clusters

Figuur 1: infographic

Port of Deventer is in 2030 een veelzijdige binnenhaven en koploper op het gebied van havenfaciliteiten en duurzaamheid. Deventer is sterk verbonden met omliggende logistieke knooppunten en partner in relevante netwerken. Toonaangevende bedrijven in de maak- en procesindustrie investeren blijvend in de meest moderne faciliteiten. Nauwe samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen leidt tot een hoogwaardige arbeidsmarkt en leefomgeving en goede bereikbaarheid. Faciliteren van ondernemerschap is het handelsmerk. Hierdoor is Port of Deventer in 2030 een belangrijke pijler onder de welvaart van Deventer en de regio.

Port of Deventer anno nu is een agrohaven met een regionale functie. De overslag in 2017 was circa 1 miljoen ton. In 2020 openen BCTN en Vos Transport een containerterminal in het havengebied. De overslag groeit daarmee met 10.000 teu (containereenheid). Port of Deventer is afhankelijk van de economische groei in de regio en afhankelijk van de ontwikkelingen in de zeehavens Rotterdam en Amsterdam maar ook van ontwikkelingen op de rest van de Europese kernnetwerken zoals verbreding van de Kornwerderzandsluis waardoor Kampen een Short-Sea haven wordt. De groei van Port of Deventer is begrensd door het regionale karakter van de haven.

Er zijn goede mogelijkheden om tot groei te komen. Er is een significante groei zichtbaar in de overslag van containers vanwege de opening van de nieuwe terminal in 2020. De verwachtingen in de overige segmenten gaan uit van zeer gematigde tot gemiddelde groei. Voor de economische clusters die voor Port of Deventer relevant worden geacht is met name de groei van de maakindustrie en de procesindustrie relevant voor de potentie van de haven. Hierin wordt een flinke groei verwacht en dat biedt kansen op het gebied van verdere containerisatie van lading. De groei in de clusters Agro & Food en Bouw- en grondstoffen is minder groot, maar hierin kan Deventer haar sterke positie behouden. Ten slotte zien we kansen voor de circulaire economie waarbij verwacht wordt dat stromen van reststoffen en grondstoffen groeien. Binnenvaart is erg geschikt om deze te transporteren.

Bovengenoemde kan eraan bijdragen dat het economisch belang van Port of Deventer voor de regio (afhankelijk van het scenario) in 2030 toeneemt, met een groei in overslag van 50%, een toename van werkgelegenheid van 7% en een toegevoegde waarde van circa 278 miljoen euro. In bijlage 2 is de infographic in groot formaat opgenomen.

1. Port of Deventer anno nu

Deventer is één van de oudste steden van Nederland. In de tweede helft van de 8e eeuw wordt al melding gemaakt van een nederzetting van kooplieden. De stad Deventer ontwikkelt zich snel. Deze ontwikkeling is in hoge mate te danken aan de ligging van de stad aan de IJssel. Via de Zuiderzee lag de route naar de Noordzee en Oostzee open. Ook over land liepen er belangrijke routes van Vlaanderen en Holland via Deventer. Zowel op de lijn noord-zuid als op die van oost naar west fungeerde Deventer als doorvoerhaven. Handel en vervoer over water horen van oudsher bij stad (Stadsarchief Deventer). Niet voor niets was Deventer een belangrijke stad in het Hanzeverband,

Nog altijd heeft de stad Deventer een bloeiende maakindustrie, met bedrijven zoals Auping, Nefit Bosch, Trivium Packaging en Drukwerkdeal. 14% van de werkgelegenheid in en rondom Deventer is direct gerelateerd aan de maakindustrie (Gemeente Deventer). Maar ook innovatieve bedrijven als Nouryon Speciality Chemicals die haar laboratorium heeft gevestigd in Deventer en haar terrein heeft herontwikkeld tot S/park. Het doel is om startups en andere initiatiefnemers uit de sector en de procestechnologie een attractieve, internationaal georiënteerde innovatieplek te bieden om tot bedrijfsontwikkeling te komen (Rijksoverheid, 2017). Er zijn 7 bedrijventerreinen¹ in Deventer met een omvang van 346,7 HA, waarvan nog 45 hectare vrij uitgeefbaar (inclusief 11 HA in optie). Daarnaast kent Deventer veel bedrijvigheid in het buitengebied. Denk aan agrarische activiteiten, maar ook loonbedrijven, aannemers- en bouwbedrijven, transportbedrijven, nutsbedrijven en dergelijke (Gemeente Deventer).

De gemeente Deventer is onderdeel van de Cleantechregio. Dit is een bestuurlijk samenwerkingsverband tussen zeven Gelderse gemeenten en de Overijsselse gemeente Deventer. Het gebied omvat de driehoek rondom de steden Apeldoorn, Zutphen en Deventer. De regio richt zich op circulaire economie en energietransitie. Ten opzichte van het landelijke gemiddelde heeft de regio een sterke maakindustrie en een bovengemiddelde exportpositie en zijn er veel internationale ondernemingen gevestigd. De kruisingen van weg- (A1/A50), water- (IJssel, Twentekanaal) en spoorverbindingen vormen de kern van de regio op infrastructureel gebied. De directe aansluiting op de spoorverbinding Amsterdam – Berlijn biedt kansen. Op dit moment is de eerste fase van de verbreding van de A1 aan de orde. Dit beïnvloedt de bereikbaarheid van de Randstad en Twente in positieve zin.

De A50 vormt een belangrijke verbinding voor (vracht)verkeer tussen de Rhine-Alpine corridor en de North Sea-Baltic corridor. In recent onderzoek, de Kracht van Oost, is specifiek de noord-zuidcorridor benoemd: Regio Zwolle, Cleantech Regio, Arnhem, Nijmegen, Eindhoven/ Brabantse stedenrij. Deze corridor kent belangrijke weg- (A50) en spoorverbindingen. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) blijkt daarnaast dat de havenfaciliteiten in Deventer, Zutphen en Lochem worden gezien als mogelijkheid om groei van goederenvervoer op te vangen en daarmee de druk op het wegennetwerk te verkleinen.

1.1 Ambitie Port of Deventer

Port of Deventer is in 2030 een veelzijdige binnenhaven en koploper op het gebied van havenfaciliteiten en duurzaamheid. Deventer is sterk verbonden met omliggende logistieke knooppunten en partner in relevante netwerken. Toonaangevende bedrijven in de maak- en procesindustrie investeren blijvend in de meest moderne faciliteiten. Nauwe samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen leidt tot een hoogwaardige arbeidsmarkt en leefomgeving en goede bereikbaarheid. Faciliteren van ondernemerschap is het handelsmerk. Hierdoor is Port of Deventer in 2030 een belangrijke pijler onder de duurzaamheid en welvaart van Deventer en de regio.

Port of Deventer draagt zorg voor de infrastructuur in de haven en de omgeving. Port of Deventer heeft de gehele regio als verzorgingsgebied. En Port of Deventer staat voor een netwerk van logistieke bedrijven.

¹ De bedrijventerreinen zijn: Bergweide, Kloosterlanden, Looweg, Handelpark de Weteringen, Lettele, Smeenkhof en Bedrijvenpark A1. Het aantal vrij uitgeefbare hectare heeft met name betrekking op Bedrijvenpark A1.

1.2 Economische betekenis Port of Deventer

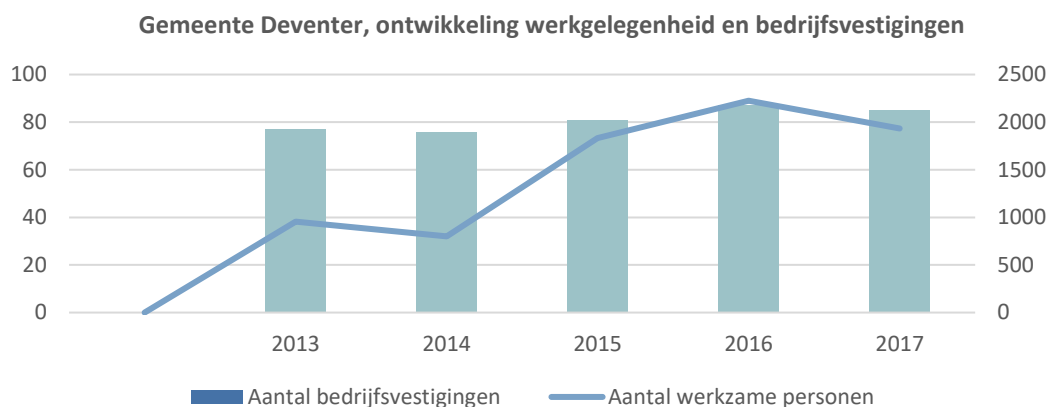
Om een indicatie te kunnen geven van de economische betekenis van de haven van Deventer, wordt gekeken naar het verzorgingsgebied van Port of Deventer. Dit gebied strekt zich uit naar het westen (Cleantech Regio) maar ook de Overijsselse buurgemeenten vallen hieronder. Dit verzorgingsgebied kan vergroten of verkleinen, afhankelijk van ontwikkelingen bij reeds gevestigde bedrijven of de vestiging van nieuwe bedrijven. Dat geldt zowel binnen de regio als in de aangrenzende regio's.

De haven is getypeerd als agrohaven (Erasmus Universiteit Rotterdam, 2016). Dat is een industriehaven met specialisatie op agrostromen en voedingsmiddelen in relatie tot voedingsmiddelenindustrie. Door de komst van de containerterminal in 2020 verandert de typering van de haven van Deventer naar die van multifunctionele agrohaven².

In de haven van Deventer zijn in de afgelopen jaren jaarlijks tussen 1.000 en 1.300 schepen afgemeerd en is tussen de 900.000 tot 1 miljoen ton aan overslag gerealiseerd (Gemeente Deventer, 2017). De belangrijkste ladingstromen voor de haven zijn veevoer, granen, kunstmest en zand, grind & split. Door de vestiging van de CTD (Container Terminal Deventer) neemt het aantal scheepsbewegingen jaarlijks met ongeveer 200 toe, de verwachte overslag van containers is 8.000 tot 10.000 TEU per jaar met groeimogelijkheden naar 20.000 TEU per jaar. De inkomsten van de haven van Deventer op het gebied van havengeld zijn de afgelopen jaren licht gestegen en waren in 2017 circa 240 duizend euro.

Conform de methodiek van TNO voor het in beeld brengen van de economische belangen van Nederlandse Binnenhavens is een analyse gemaakt van het economisch belang van Port of Deventer.

Het huidige economische belang van Port of Deventer is substantieel met een directe werkgelegenheid³ van 1.935 werknemers (figuur 2) en een toegevoegde waarde van circa 164 miljoen euro.



Figuur 2: weergave aantal bedrijfsvestigingen en aantal werkzame personen in branche vervoer en opslag.⁴

1.3 Faciliteiten Port of Deventer

In de haven van Deventer zijn voor de gebruikers van de haven goede voorzieningen aanwezig.

² Multifunctionele agrohaven: Primaire, substantiële overslagvolumes in categorieën 1) Landbouw en visserijproducten en 2) Voedings- en genotmiddelen; daarnaast substantiële overslagvolumes in een of meerdere andere overslagcategorieën (Erasmus Universiteit Rotterdam, 2016).

³ Logistiek kan op twee manieren benaderd worden, als sector of als functie. Tot de logistieke sector worden binnen de standaard bedrijfsindeling van het CBS alle gespecialiseerde logistieke bedrijven gerekend: Vervoer en opslag. Binnen de topsector Logistiek zelf wordt logistiek echter als functie beschouwd. Als functie snijdt logistiek door sectorale classificaties heen. Het gaat dan om alle logistieke activiteiten die in het bedrijfsleven worden ontplooid. Denk bijvoorbeeld aan een distributiecentrum in de modesector, een bloemenveiling of een bedrijf(sonderdeel) in de chemie dat goederenstromen wereldwijd effectief en efficiënt aanstuurt. Logistiek is voor de meeste bedrijven een nevenactiviteit die niet goed te onderscheiden is van de overige activiteiten binnen het bedrijf. Voor de meeste indicatoren is het niet mogelijk een functionele benadering toe te passen. Daarom gaat deze ambitie, net als het CBS, primair uit van de sector vervoer en opslag.

⁴ De gebruikte cijfers zijn afkomstig uit LISA en de gekozen COROP is Zuid West Overijssel.

Voor reductie van emissie en geluidsoverlast heeft de gemeente op openbare ligplaatsen de mogelijkheid om gebruik te maken van walstroom. Dat past in het beleid van de stad en de haven om economische ontwikkeling en leefbaarheid hand in hand te laten gaan (Gemeente Deventer, 2018). Gebruik van walstroom door de binnenvaart zorgt voor schonere lucht. In de directe omgeving is minder uitstoot van CO₂, stikstofoxide en fijnstof. Ook heeft de omgeving geen last meer van geluid van draaiende generatoren. Daarnaast zijn er watertappunten, is er de mogelijkheid een auto aan boord te zetten of van boord te halen en zijn er wacht- en ligplaatsen voor binnenvaartschepen. Er is tevens de mogelijkheid om afval (inclusief afvalwater) aan te bieden.

2. SWOT-analyse

In dit hoofdstuk is een analyse van de sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen voor Port of Deventer weergegeven, dit is gedaan vanuit de haven (en de bijbehorende infrastructuur) en vanuit de logistiek. De SWOT is een weergave van de sterktes en zwaktes van Port of Deventer anno nu en de kansen en bedreigingen die voortkomen uit trends en ontwikkelingen die invloed (kunnen) hebben op Port of Deventer.

<p>Sterktes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aantrekkelijk internationaal vestigingsmilieu → Deventer kent rond de 180 exporterende bedrijven. • Veelbelovend ondernemersregime. • Vertrouwen vanuit en samenwerking met het bedrijfsleven (bv. het netwerk Deventer Economisch Perspectief – DEP). • Beleid gemeente: prioriteit voor havenontwikkeling. • Haven vervult functie voor de gehele regio. • Ligging haven achter de sluis (vast waterpeil). • Goede faciliteiten in het havengebied. • Beschikbaarheid van personeel. • Vestiging BCTN-containerterminal. • Ligging aan de Northsea Baltic corridor en de A1 en in nabijheid van spoorverbinding Amsterdam-Berlijn. 	<p>Zwaktes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Port of Deventer is een regionale haven die het regionale achterland bedient (geen bovenregionale, hub en/of directe achterlandfunctie). • De lengte en bedieningstijden van de sluis. • Bijna geen gemeentelijk eigendom in het havengebied → minder mogelijkheden sturing. • Woningbouw in de directe omgeving van bestaande activiteiten, specifiek woningbouw • Niet watergebonden-bedrijven actief in havengebied. • Naamsbekendheid Port of Deventer is beperkt/ het merk Port of Deventer is in ontwikkeling. • Faciliteitsniveau in Port of Deventer is onbekend bij gebruikers. • Port of Deventer: een organisatie zonder duidelijke structuur.
<p>Kansen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Groeimogelijkheden Port of Deventer door: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Modal shift bestaande goederenstromen. ▪ Inbreiding door aantrekken importstromen (Port of Deventer is nu met name een exporthaven). ▪ Groei bestaande bedrijven faciliteren (laten excelleren). ▪ Aantrekken nieuwe bedrijven (resultaat vestigingsklimaat → circulaire economie/maakindustrie/ procesindustrie). ▪ Herhuisvesting niet havengerelateerde bedrijven naar omliggende bedrijventerreinen. ▪ Verlenging van de sluis. • Samenwerking omliggende havenbedrijven zoals Port of Zwolle, Port of Twente en gemeente Zutphen en gemeente Apeldoorn. • Regio als hub. • Beschikbaarheid kavels op bedrijventerrein A1. • Centrale ligging voor terminalnetwerken (<i>integratie logistieke ketens en deelname aan netwerken</i>). • Digitalisering van de planning en van de inning havengelden. (<i>digitalisering van de logistiek en ICT</i>). • Schaalvergroting in de scheepvaart. 	<p>Bedreigingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afhankelijkheid van beleid gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat (bv. kosten sluisbediening en aanpassingen sluis) en netwerkvorming vanuit bedrijven. • Afhankelijkheid van financiering gemeente • Concurrerende grensregio's (Zwolle, Twente) • De waterstand in de IJssel (als gevolg van klimaatproblematiek) (<i>Klimaatverandering en duurzaamheid</i>). • Schaalvergroting in de binnenvaart. • Vertrek/sluiting bestaande bedrijven

Figuur 3: SWOT-analyse Port of Deventer

Eén van de belangrijkste elementen uit de bovenstaande SWOT-analyse is het verzorgingsgebied van de haven van Deventer. De regio kan gebruik maken van Port of Deventer en daarmee vervult de haven een regionale

functie. Samenwerking met omliggende regio's en vanuit Port of Deventer samenwerking met omliggende havenbedrijven is wenselijk om tot groei te komen. Gezien de ligging aan de IJssel is Port of Deventer niet direct een grote achterlandpartner voor de zeehavens, maar Port of Deventer kan zeker een belangrijke speler zijn en worden in terminalnetwerken. Dit is al zichtbaar door de vestiging van BCTN/Vos Transport, die Deventer duidelijk als onderdeel van het 8 terminals tellende BCTN-netwerk positioneert. Echter, de ligging van de haven achter de sluis geeft een duidelijke begrenzing aan toekomstscenario's. Daarnaast is de kans op het gebied van digitalisering essentieel, door hierin koploper te zijn is er de kans om een succesvol partner te zijn en blijven in logistieke netwerken.

Uit de SWOT-analyse volgende onderstaande aanbevelingen:

- Stimuleer het vervoer over water bij bestaande bedrijven
- Trek nieuwe bedrijven aan die gebruik maken van vervoer over water
- Maak ruimte in de beroepshaven voor nieuwe watergebonden bedrijven of uitbreiding van bestaande watergebonden bedrijven (verken mogelijkheden herstructurering)
- Breng in kaart hoe de ambities en ontwikkelingen in de beroepshaven zich verhouden tot ontwikkelingen en ambities in omliggende deelgebieden en maak keuzes indien er sprake is van tegenstrijdigheden
- Onderzoek de mogelijkheden van verlenging van de sluis (technisch en financieel)
- Zet de samenwerking in POLO en Cleantech Regio verband voort
- Vergroot de naamsbekendheid van het merk Port of Deventer (marketing en lobby)
- Verken samen met de regionale partners welke maatregelen genomen kunnen worden om de bevaarbaarheid van de IJssel bij laag water te verbeteren
- Onderzoek de mogelijkheden van verruiming bedieningstijden sluis
- Creëer een team van de medewerkers in de gemeentelijke organisatie die betrokken zijn bij de havenontwikkelingen
- Moderniseer de haventariefstructuur (met onder andere aandacht voor bevorderen duurzaamheid en digitalisering)

In paragraaf 5 Uitvoeringsparagraaf is beschreven welke activiteiten in 2020 worden uitgevoerd als resultaat van de SWOT-analyse en die hierna beschreven trends en ontwikkelingen.

3. Trends en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen geïdentificeerd. Hierbij is enerzijds gekeken naar ontwikkelingen wereldwijd, met invloed op consumenten- en afzetmarkten. Anderzijds is gekeken naar trends en ontwikkelingen bij de belangrijkste zeehavens op het gebied van containers, Port of Rotterdam en Port of Antwerpen. Daarnaast is gekeken naar lokale en regionale ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de ontwikkeling van de haven. Vervolgens is gekeken in hoeverre deze trends gevolgen hebben voor de aan- en afvoer van goederen via Port of Deventer. Op basis hiervan zijn drie scenario's geselecteerd en vertaald naar indicatieve goederenstromen voor Port of Deventer in 2030.

3.1 Trends

We zien de volgende trends die invloed hebben op de manier hoe we in 2030 het havenbedrijf inrichten en leiden.

Integratie van logistieke ketens en deelname aan netwerken

Ketenintegratie is samenwerking binnen en tussen de opeenvolgende schakels in de logistieke keten. Deze trend is al enige tijd gaande en zal naar verwachting verder uitbreiden in de toekomst. Ketenintegratie stelt hoge eisen aan organisaties en bedrijven. Deelname aan ketens en netwerken zijn cruciaal om toekomstbestendig te zijn. Daarnaast wordt er in het achterland steeds vaker gewerkt met een netwerk van terminals. Door samenwerking in een netwerk te vinden, kan de klant altijd zo optimaal mogelijk bediend worden, ook in geval van extreme situaties zoals laag en/of hoog water. Deelname aan ketens en netwerken zijn daarbij ook voor Port of Deventer cruciaal om toekomstbestendig te zijn.

Digitalisering van de logistiek en ICT

Logistieke ketens worden steeds complexer. Om de complexiteit te kunnen managen is het noodzakelijk de logistieke processen te digitaliseren. Het wordt daarmee eenvoudiger om informatie te delen, wat leidt tot betere planningsmogelijkheden. Een meer optimale planning is de manier om bestaande infrastructuur efficiënter te gebruiken. Digitalisering en de bijbehorende efficiency voordelen zijn essentieel voor Port of Deventer om deel te blijven nemen aan ketens en netwerken.

Kleinere rol voor 'asset-owners'

De opkomst van grote spelers in de logistiek zorgt ervoor dat een aantal grote machtsblokken gaan ontstaan die over veel lading en de bijbehorende data beschikken. De nieuwe partijen komen allen vanuit de technologische hoek en hebben in andere sectoren al heel succesvol de kaarten opnieuw geschud door gebruik te maken van volledig data gedreven oplossingen. Door het verzamelen van grote hoeveelheden data zijn ze in staat om de planning over de diverse asset-owners heen te doen. Dit is in andere branches al lang gebeurd, bijvoorbeeld door Uber en Booking.com.

Een voorbeeld hiervan is Maersk die een alliantie met Alibaba gesloten heeft, hiermee hebben de grootste rederij en het grootste e-commerce platform ter wereld de handen ineengeslagen. Zij zijn straks in staat om een groot gedeelte van de logistieke keten te besturen. Deze partijen hebben als doel het creëren van transparantie voor hun klanten en het opzetten van een efficiënte operatie. Data is hiervoor de basis, IT-systemen bepalen het onderscheidend vermogen.

Voor (binnen)havens en inland-terminals kan de opkomst van deze partijen zowel een kans als een bedreiging vormen. Omdat deze partijen wereldwijd opereren is het voor hen nu nog lastig om voet aan de grond te krijgen in het achterland. Door als havens de handen ineen te slaan met de partijen in de regio en te investeren in digitale infrastructuur is de kans kleiner dat de opkomende partijen proberen de regie in een regio over te nemen. Enerzijds kan de efficiency regionaal vergroot worden en anderzijds kan door de voorsprong in digitalisering gemakkelijker transparantie geleverd worden aan nieuwe spelers.

Schaalvergroting in de scheepvaart

De afgelopen jaren heeft een verdere schaalvergroting van transportmiddelen plaatsgevonden (OOCL Hongkong als grootste containerschip, grotere vliegtuigen en LZV's). De OOCL Hongkong kan op dit moment al meer dan 21.000 TEU vervoeren. Dergelijke grote schepen kunnen maar een beperkt aantal havens aandoen en om de zeehaveninfrastructuur optimaal te kunnen laten functioneren is snelle afvoer naar het achterland van steeds groter belang. Voor Port of Deventer is dit een kans en een bedreiging.

De kans is de efficiënte mogelijkheid om lading in het achterland over te slaan. De bedreiging is als de schaalvergroting in de binnenscheepvaart doorzet en de sluis daarmee een bottleneck wordt. Mar ook hierin schuilt een kans, door overslag van pallets te faciliteren.

Autonoom transport

Er is een sterke ontwikkeling gaande op het gebied van autonoom transport. Bij transport via de weg wordt gewerkt aan elektrische rijden, autonoom rijden en platooning⁵. Ook in de binnenvaart wordt ingezet op autonoom transport, vanwege voordelen als effectiever gebruik van de infrastructuur, hogere veiligheid, vermindering van brandstofverbruik en emissies, een grotere inzetbaarheid van schepen en verlaging van kosten. Vanwege structuur van de binnenvaartsector zijn private R&D investeringen in autonome binnenvaart beperkter, maar verschillende bedrijven (onder meer Shipping Factory) hebben aangekondigd te willen investeren in schepen die grotendeels autonoom kunnen varen en afmeren.

De daadwerkelijke uitstoot is altijd afhankelijk van de hoeveelheid, de afstand en de leeftijd van de motor in het voer- of vaartuig. Schepen en treinen zijn altijd energiezuiniger dan vrachtwagens, omdat ze meer lading per keer vervoeren. Per tonkilometer stoten schepen drie tot zes maal minder CO₂ uit dan vrachtwagens. Hierdoor houdt ook op de lange termijn de binnenvaart een aanzienlijk voorsprong op het wegvervoer. De ontwikkelingen gaan echter wel sneller bij verduurzaming van vrachtwagens, omdat de levensduur en investeringsomvang van (onderdelen) van binnenvaartschepen vele malen groter is.

⁵ Platooning is het coöperatief rijden van voertuigen, op korte afstand van elkaar (minder dan 1 seconde) op basis van de technologie van geautomatiseerd (autonoom) rijden.

Klimaatverandering

De klimaatverandering leidt tot extremere weersituaties, bijvoorbeeld hetere zomers, heftigere regenbuien, maar ook langdurige droogte. Dit leidt, zoals afgelopen zomer gezien, mogelijk tot langere periodes van laag water op de rivieren. Om de ingezette klimaatverandering te vertragen of stoppen komt duurzaamheid steeds hoger op de agenda. Voor steeds meer consumenten is duurzaamheid onderdeel van hun productkeuze. Dit heeft directe gevolgen voor afzetmarkten. Producten worden lokaal (of lokaler) geproduceerd en genuttigd en consumenten zijn bereid meer te betalen voor duurzamere producten.

Daarnaast zorgt de sterkere waterstandwisseling op de rivieren voor een lagere betrouwbaarheid van binnenvaartvervoer vanuit de zeehavens naar bestemmingen aan de IJssel en de Rijn. Deelname aan netwerken is daarmee essentieel voor Port of Deventer.

De energietransitie

Wereldwijd is een transitie gaande van fossiele energieopwekking naar energie uit duurzame bronnen. Deze transitie wordt mede gedreven door een actieve rol van overheden, die heeft geleid tot het Klimaatakkoord van Parijs. Ondanks dat de VS uit het verdrag is gestapt, is de brede verwachting dat overheden zullen blijven inzetten op de energietransitie. Mede door beleid van overheden om duurzame energie te stimuleren, is er sprake van een grote innovatiedynamiek rondom duurzame energie.

Schaarste in grondstoffen en circulaire supply chains

Door de groeiende wereldbevolking in combinatie met een sterk groeiende middenklasse in Azië, Afrika en Zuid-Amerika neemt de vraag naar voedsel, grondstoffen en energie sterk toe. Dit leidt tot een schaarste. Eén van de consequenties van deze schaarste is dat de circulaire economie een grote vlucht zal nemen. Nederland heeft stevige ambities geformuleerd rondom de circulaire economie. Verhoging van de percentages nuttig hergebruik (anders dan verbranden voor energieopwekking) is de belangrijkste uitdaging. De vernieuwing hierin wordt veelal gedreven door innovatieve bedrijven en processen. Ook in industriële ketens zoals chemie en de bouw is de transitie naar circulaire ketens gaande. De Cleantech regio positioneert zich uitdrukkelijk als circulaire regio (Cleantech Regio, 2018). Circulaire stromen worden niet zelden vervoerd over water.

Containerisatie

Containerisatie is de voortdurende ontwikkeling van het vervoeren van lading in containers in plaats van in bulk. Deze trend zorgt voor een verregerende standaardisatie in op- en overslagactiviteiten.

3.2 Scenario's

Aan de hand van de scenario's **Global Economy (GE)**, **High Oil Price (HOP)** en **Low Growth (LG)** is een raming gemaakt van de omvang en aard van de goederenstromen die in 2030 van en naar Port of Deventer kunnen worden vervoerd en overgeslagen.

Global Economy (GE)

De uitgangspunten van GE zijn verdere globalisering gecombineerd met een lage olieprijs wat leidt tot een hoge economische groei en een gematigd milieubeleid.

High Oil Price (HOP)

De uitgangspunten van HOP zijn een hoge olieprijs, gematigde economische groei en een strikt milieubeleid met als gevolg een relatief snelle verduurzaming van industrie en logistiek. Dit lijkt voor nu minder reëel (hoge olieprijs), maar voor de volledigheid hebben wij deze wel meegenomen.

Low Growth (LG)

De uitgangspunten van LG zijn lage economische groei en een lage olieprijs. Fossiele brandstoffen blijven dominant en het milieubeleid is gematigd.

Voor de raming van de toekomstige containerstromen is in alle scenario's gekeken naar de prognoses van CTD, vanwege de ingebruikname van de containerterminal. Voor de ramingen van de andere goederensoorten is

gekeken naar de groei in de Hamburg - Le Havre range⁶ en de te verwachte groei in de sector in het verzorgingsgebied van Port of Deventer.

Ramingen Port of Deventer 2030

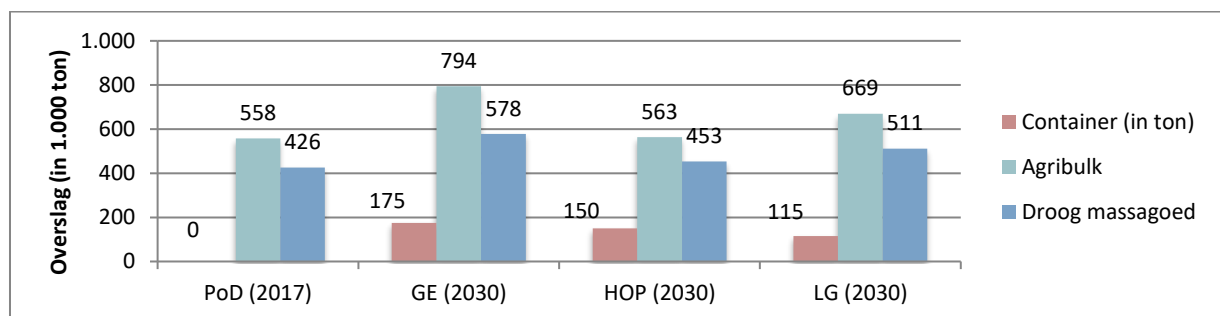
In figuur 4 zijn de huidige overslag (2017) en ramingen van de overslag in 2030 in Port of Deventer weergegeven. Achter de verschillende scenario's zitten onder meer de groeicijfers van de (regionale) economie. Port of Rotterdam en Port of Amsterdam hebben eigen ramingen opgesteld voor overslagcijfers in 2030. Deze ramingen in combinatie met de groeicijfers van de (regionale) economie zijn gebruikt als input voor de ramingen van Port of Deventer⁷.

Bij de groeiramingen is geen rekening gehouden met exogene gebeurtenissen, denk hierbij bijvoorbeeld aan een situatie zoals geschetst in casus "Vestiging distributiecentrum Inditex in Lelystad". Als een grote partij zich vestigt in de omgeving van Port of Deventer heeft dit direct grote effecten op de ramingen.

Casus: vestiging distributiecentrum Inditex in Lelystad

In 2017 heeft Inditex (moederbedrijf van modeketens Zara, Pull & Bear en Bershka) ervoor gekozen om een nieuw distributiecentrum te vestigen in Lelystad. Door de vestiging van het dc van Inditex worden er naar verwachting 400 extra arbeidsplaatsen gerealiseerd in 2020 en dit aantal zal naar verwachting verdubbelen in de toekomst.

In de ramingen voor Port of Deventer is het effect van de vestiging van BCTN en van de voortzetting van containerisatie duidelijk zichtbaar. In alle scenario's groeit Port of Deventer sterk in dit segment. De groei in de segmenten agrobulk en droog massagoed is ook significant in het scenario GE, maar in het scenario LG en HOP veel minder sterk.



Figuur 4: Ramingen Port of Deventer 2030 (containers ook uitgedrukt in tonnen)

De taak van Port of Deventer hierin is het optimaal faciliteren van duurzame groei en de wensen van het bedrijfsleven uit de gehele regio. Port of Deventer heeft zelf geen lading of faciliteiten om lading over te slaan. De bedrijven zorgen voor de daadwerkelijke groei. Een groei van de overslag volgt uit de economische groei van het bedrijfsleven in de regio, in het bijzonder omdat de regio zeer sterk is in de maakindustrie.

4. Port of Deventer anno 2030

Op basis van de hiervoor beschreven trends en ontwikkelingen schetsen we hieronder welke economische clusters de Port of Deventer in 2030 zal bedienen en welke meerwaarde ze heeft voor de regio op het gebied van economisch toegevoegde waarde, werkgelegenheid en duurzaamheid. Ook is beschreven hoe dit alles organisatorisch in goede banen te leiden is.

⁶ De Hamburg – Le Havre range is een geografische serie havens aan de West Europese kust van Hamburg tot aan Le Havre. Dit is het belangrijkste doorvoerkanal voor goederen in en naar Europa.

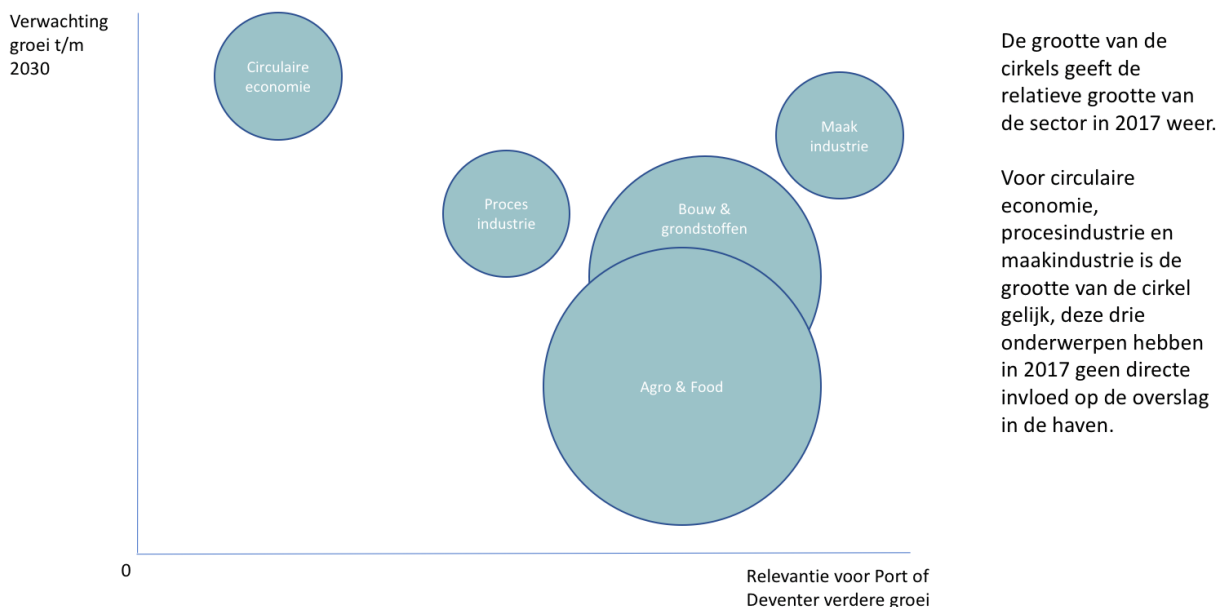
⁷ Er is gekozen voor het gebruik van realistische groeicijfers om een te positief (en naar verwachting onrealistisch) toekomstbeeld te voorkomen.

4.1 Economische clusters in 2030

Het is de verwachting (zonder grote beleidswijzigingen) dat de regio in het bijzonder verder voort zal bouwen op de economische clusters, waar zij sterk in is. Er zijn de volgende 4 economische clusters en 1 ontwikkeling geïdentificeerd: **Agro & Food**, **Bouw & Grondstoffen**, **Maakindustrie**, **Procesindustrie**, en **Circulaire economie**.

Wij hebben de uitgangspunten van het GE-scenario (economische groei) vertaald naar de verschillende clusters en ontwikkeling. Er is gekozen voor dit scenario omdat met alle onduidelijkheid rondom Europees en nationale regelgeving op het gebied van klimaat in de periode tot en met 2030 voortgang van de huidige situatie het meest voor de hand ligt. Daaruit komt een beeld naar voren van de groei tot en met 2030 naar sector. Daarbij verschilt de faciliterende functie van Port of Deventer bij het mogelijk maken van deze groei. Bv. een groei in Agro & Food betekent dat het relevanter is dat Port of Deventer 'meegroeit' om de groei van de overslag van Agro & Food te kunnen faciliteren. Voor een groei in de sector Procesindustrie wordt een ander type overslag gefaciliteerd en dat vraagt ook andere randvoorwaarden.

In figuur 5 zijn de verschillende sectoren uitgezet naar te verwachten groei tot en met 2030 en naar de relevantie van Port of Deventer voor de verdere groei van de sector.



Figuur 5: Sectoranalyse

De verwachte groei van de ontwikkeling in de circulaire economie is relatief groot, maar het effect op de overslag in de haven is naar verwachting klein. De ontwikkelingen op het gebied van regelgeving maken het niet eenvoudig om vervoer via water te laten plaatsvinden. In 2030 zal de circulaire economie relevant zijn voor de regio. De procesindustrie zal naar verwachting een positieve ontwikkeling doormaken. Dit zorgt, naast een groei in containerisatie, ook voor de vraag naar nieuwe faciliteiten in het havengebied.

De verwachte groei in maakindustrie is bijzonder relevant voor de haven, vanwege de mogelijkheid van containerisatie van deze lading. Daarnaast is er een kans om (gebruikte) grondstoffen voor de maakindustrie ook via de haven te vervoeren. De relevantie voor Port of Deventer is daardoor groot.

De economische clusters Agro & Food en Bouw & Grondstoffen zijn op dit moment de pijlers van Port of Deventer. De groei in beide clusters is echter gematigd, maar vanwege de relatieve omvang nog altijd relevant voor Port of Deventer.

4.2 Meerwaarde voor de regio

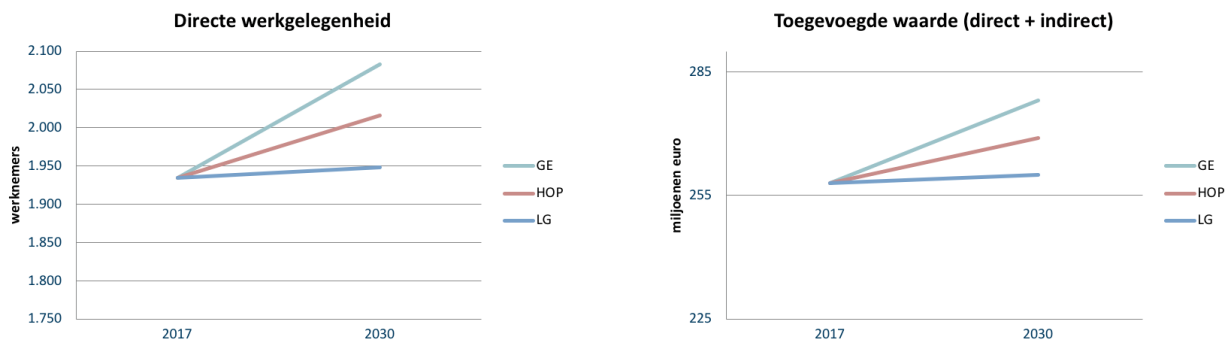
De groei van de overslag in Port of Deventer heeft verschillende effecten in de regio. Het is gebruikelijk om het economische belang van havens weer te geven door te kijken naar:

- De directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de haven.

- De indirecte toegevoegde waarde (achterwaarts - terug in de keten en voorwaarts - vooruit in de keten).

Conform de methodiek van TNO voor het in beeld brengen van de economische belangen van Nederlandse Binnenhavens is een analyse gemaakt van het economisch belang van Port of Deventer. Aan de hand van de goederenstromen (zie hoofdstuk 2) is vervolgens een vergelijking gemaakt van 2017 en 2030. Hierbij is gekeken naar het economische belang in werkgelegenheid en toegevoegde waarde (direct + indirect).

Het huidige economische belang van Port of Deventer is substantieel met een directe werkgelegenheid van 1.935 werknemers en een toegevoegde waarde (direct en indirect) van 258 miljoen euro (waarvan circa 164 miljoen euro direct). Afhankelijk van het scenario zal dit nagenoeg gelijk blijven (LG-scenario) danwel doorgroeien (GE-scenario) naar 2.080 werknemers en een toegevoegde waarde (direct en indirect) van 278 miljoen euro.



Figuur 6: Economisch belang Port of Deventer

4.3 Duurzaamheid

Economische groei heeft effect op duurzaamheid en leefbaarheid in een regio. Zo ook de economische groei in de regio. Om deze effecten te beperken, is het wenselijk om economische ontwikkeling te faciliteren op de meest duurzame wijze. Binnenvaart is de duurzaamste modaliteit voor goederenvervoer. Dat zal in de toekomst ook zo blijven, vanwege de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch varen en/of varen met waterstof als brandstof.

Port of Deventer heeft als kerntaak om goederenvervoer en -overslag via de binnenvaart te stimuleren. De economische ontwikkeling in de regio, kan door de ontwikkeling van Port of Deventer dan ook op de meest duurzame wijze worden gefaciliteerd.

4.4 Organisatie

Om de gewenste ontwikkelingen van Port of Deventer in 2030 optimaal te kunnen faciliteren is een samenwerking nodig tussen bedrijfsleven en gemeente.

Het beheer en onderhoud van de haven, de kades, de sluis en de infrastructuur blijft een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Ten behoeve van dit beheer is er regelmatig overleg met de Stichting Bedrijvenparkmanagement over dat beheer.

Voor de marketing en profilering van de haven komt er een coördinator. Deze functie is het gezicht naar buiten, hij of zij overlegt met andere Overijsselse havens en zorgt voor de profilering, acquisitie en marketing. Bij deze profilering is het ook de bedoeling het Deventer bedrijfsleven een rol te geven als ambassadeurs van de beroepshaven.

5. Uitvoeringsparagraaf 2020

Er bestaat breed draagvlak om de Port of Deventer, de beroepshaven van Deventer, beter te benutten. Dit wordt bekrachtigd door het Deventer bedrijfsleven, de provincie Overijssel, de Cleantech regio, de Deventer raad en de belangenorganisaties binnenvaart.

Als vervolg op het project Vaart in de haven hebben de gemeente en het Deventer Economisch Perspectief (DEP) gezamenlijk deze ambitie op de Port of Deventer 2030 op laten stellen, om de kansen en mogelijkheden, maar ook de beperkingen in beeld te brengen.

Op basis van de hiervoor beschreven ambitie op de doorontwikkeling van de Port of Deventer in de komende 10 jaar zijn hierna de activiteiten beschreven die in 2020 worden opgepakt om de kansen en mogelijkheden tot het versterken van de haven te verzilveren. Deze vormen een eerste stap in het realiseren van de Havenambitie 2030. De ruimtelijke context is hierbij relevant. Voordat we ingaan op de uitvoeringsagenda staan we daarbij stil.

Ruimte voor de haven; voor de brug en achter de brug

De huidige haven kenmerkt zich door een deel vóór de Hanzebrug, en een nader deel achter deze brug (de beroepshaven).

De havenambitie geeft aan dat de Deventer haven kansen en mogelijkheden heeft voor groei in het overslaan van bulk, en vooral in het creëren van meer mogelijkheden voor vervoer per container. Nogmaals het gaat hierbij om het deel van de haven achter de brug, de beroepshaven. Zowel bulk-overslag als containervervoer hebben veel milieuruimte nodig voor hun activiteiten. Deze ruimte is aanwezig achter de brug. De huidige bedrijven die gebruik maken van bulkvervoer (oa. ForFarmers, Asphaltcentrale, Deventer Overslag Combinatie) zijn dan ook in dit gebied gevestigd.

Indien er nieuwe vestigingen zijn voor container of bulkoverslag wordt per geval bekeken op welke manier zij gebruik kunnen maken van de aanwezige (milieu)ruimte.

Vóór de brug, tussen sluis en Hanzebrug, is plaats voor lig- en wachtplekken voor de binnenvaart. Door de aanwezige woningen in het Havenkwartier, Knutteldorp en Vesting ligt het niet voor de hand dat hier nog milieuruimte aanwezig is voor bulk- of containeroverslag. Indien er sprake gaat zijn van vervoer van gevaarlijke stoffen in de haven, moet bekeken worden wat de consequenties zijn voor het laden-lossen, maar ook voor de ligplaatsen van dergelijke schepen.

Uitvoeringsagenda 2020

In 2020 zetten we de activiteiten voort die we in de afgelopen periode hebben opgepakt in het kader van het project 'Vaart in de haven'.

1. Realiseren van containeroverslag.

De gemeente Deventer en de bedrijven Vos Transport en BCTN hebben een intentieverklaring afgesloten om een containeroverslag te realiseren op de voormalige locatie van Circulus Berkel aan de Westfalenstraat. De containeroverslag heeft een regionaal bereik. Ten behoeve van deze overslag investeert de gemeente in een nieuwe kade. De realisatie van de kade is gedekt in de gemeentelijke begroting.

Na de aanleg van deze kade in 2020 richten Vos Transport en BCTN het terrein in voor de overslag van containers. In 2020 moet de overslag operationeel zijn. Diverse logistieke en maakbedrijven uit Deventer en de Cleantech Regio hebben aangegeven veel belang te hechten aan deze mogelijkheid van transport.

2. Stimuleren (duurzaam) vervoer over water door;

a. Te beginnen met vergroten transport over water van de grondstoffen Asphaltcentrale Stedendriehoek.

De asphaltcentrale wil graag investeren in een nieuwe molen die én veel energiezuiniger is én meer mogelijkheden heeft voor het hergebruik van asfalt. Hierbij worden dus twee milieudoelstellingen gediend: minder energieverbruik en hergebruik van grondstoffen.

Onderdeel van de nieuwe bedrijfsvoering is ook dat er meer vervoer van materialen gaat plaatsvinden per schip.

(Overigens stelt de gemeente momenteel een nieuw asfaltbestek op. In dit bestek wordt van de wegenbouwers meer gebruik van hergebruikt asfalt vereist voor werken in opdracht van de gemeente. Daarnaast speelt dat de provincie Overijssel in het kader van de regiodeal "kansen

voor Overijssel” een onderzoek financiert naar het gebruik van waterstof als energiebron voor industriële processen op Kloosterlanden en Bergweide. De asfaltcentrale maakt onderdeel uit van deze studie. In 2020 is de besluitvorming rondom deze nieuwe molen voorzien. Voor de gemeente betekent dit een besluit wijziging bestemmingsplan en het besluit tot een investering voor het verbeteren van de kade).

- b. Verkopen van kavel aan de Westfalenstraat aan een haven/watergebonden bedrijf.
Aan de Westfalenstraat heeft de gemeente nog een kavel in de verkoop aan het water. Momenteel wordt het kavel tijdelijk gebruikt voor opslag van de huisaannemer straatwerk. Dit is het laatste nog vrije kavel aan het water en de gemeente verkoopt deze alleen aan bedrijven die gebruik maken van de haven.
 - c. Mogelijkheden voor herstructurering in beeld brengen en inspringen op kansen uit de markt.
3. Profilering van de Port of Deventer
- De profilering van de haven moet helder en sterk worden neergezet. De profilering is driedelig.
- a. In de eerste plaats is zij gericht op het stimuleren van vervoer over water in Deventer en de regio door het goed ‘vermarkten’ van de Port of Deventer. Hiervoor wordt een marketingstrategie opgesteld. De mogelijkheid van containervervoer over water vormt de kern van de marketingboodschap. Doelgroepen zijn (nieuwe) gebruikers van de overslagfaciliteiten van de verschillende watergebonden bedrijven in de haven, de schippers, de vervoerders en verladers in de regio en haar belangenorganisaties. Daarnaast draagt de profilering van de Port of Deventer bij aan de acquisitiestrategie van het A1 Bedrijvenpark.
 - b. In de tweede plaats is een lobby nodig om het belang van de Port of Deventer voor de Deventer economie blijvend onder de aandacht te brengen bij de partners in Deventer, de regio en de andere overheden. De gedane en voorgenomen investeringen in de haven zullen immers nieuwe investeringen uitlokken. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het op termijn verbreden van de sluis of aandacht vragen voor de bevaarbaarheid van de IJssel.
 - c. In de derde plaats onderhouden we goede relaties met het Deventer bedrijfsleven, onder andere via het Havenplatform, en continueren we onze samenwerking met de Ports of Logistic Overijssel (POLO) en de Cleantech Regio en dan in het bijzonder de gemeenten Zutphen en Lochem.
4. Het versterken van het beheer van de haven.
- Het beheer van de haven is en blijft een gemeentelijke verantwoordelijkheid. In dat beheer draagt de gemeente zorg
- voor voldoende afmeermogelijkheden en ligplaatsen met bijbehorende voorzieningen,
 - voor een goed functionerende sluis en bruggen,
 - voor adequate bedieningstijden sluis en bruggen zodat de belangen van het wegverkeer en die van de scheepvaart in evenwicht zijn,
 - voor nieuwe havenverordening en tarievenstructuur (2020),
 - voor een structuur van havengelden waarbij schonere schepen een financiële korting krijgen (bv via Green award certificering), ook wordt hierbij gekeken naar digitalisering van de inning van havengelden om de administratieve druk te verlagen.
 - coördinatie van de gemeentelijke havenactiviteiten

Omdat de sluis een beperking vormt voor de ambities van de Port of Deventer in 2030 maken we een inschatting van de investeringen die nodig zijn om de sluis te verlengen. Op basis daarvan verkennen we welke stappen en welke partners nodig zijn om verlenging op termijn mogelijk te maken.

5. Belang van de Port of Deventer inbrengen in het project ‘Toekomstbestendige bedrijventerreinen’
- De Port of Deventer draagt in belangrijke mate bij aan de toekomstbestendigheid van de Deventer bedrijventerreinen. De haven vormt de spil in logistieke ketens en biedt de mogelijkheid van schoon (duurzaam) multimodaal vervoer (in het bijzonder containervervoer). Daarnaast neemt de vraag naar watergebonden en verbonden kavels weer toe. Hiermee is de haven één van de pijlers onder de Deventer economie op de Deventer bedrijventerreinen.

Er is nog wel een verdere ruimtelijk vertaling van de ambities nodig. Dit wordt uitgewerkt binnen het project 'toekomstbestendige bedrijventerreinen' en in relatie gebracht met het omliggende bedrijventerrein en het naastgelegen Havenkwartier.

De Haven als onderdeel van de economische uitvoeringsagenda 2020

In de economische uitvoeringsagenda is een bedrag van € 50.000 opgenomen voor 2020 voor het versterken van de positie van de Deventer haven. De verwachting is dat met de profilering van de haven (opstellen en uitvoeren marketingstrategie) een bedrag is gemoed van ongeveer € 20.000.

Een bedrag van € 15.000 is nodig voor onderzoek naar de vergroting van de sluis. Het in kaart brengen van mogelijkheden voor herstructurering en inspringen op kansen uit de markt begroten we op € 10.000.

Het resterende bedrag voor 2020 dient als onvoorzien, en zal worden gebruikt als aanvullende ambtelijke capaciteit voor bovengenoemde speerpunten.

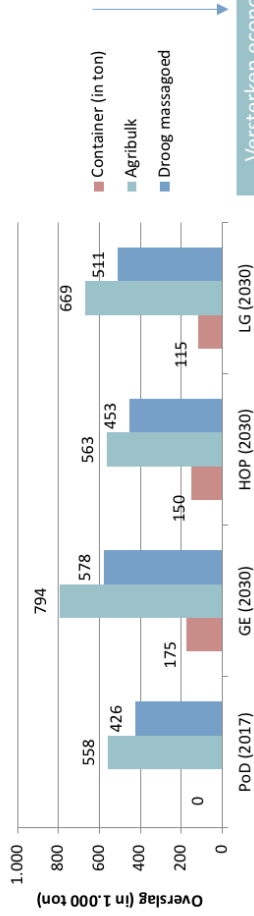
In het derde kwartaal van 2020 wordt de stand van zaken geanalyseerd van deze speerpunten en wordt vastgesteld wat de activiteiten voor 2021 zijn.

Ambitie van Port of Deventer

Port of Deventer is in 2030 een veelzijdige binnenhaven en koploper op het gebied van havenfaciliteiten en duurzaamheid. Deventer is sterk verbonden met omliggende logistieke knooppunten en partner in relevante netwerken. Toonaangevende bedrijven in de maak- en procesindustrie investeren blijvend in de meest moderne faciliteiten. Nauwe samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen leidt tot een aantrekkelijke arbeidsmarkt en leefomgeving en goede bereikbaarheid. Faciliteren van ondernemerschap is het handelsmerk. Hierdoor is Port of Deventer in 2030 een belangrijke pijler onder de welvaart van Deventer en de regio.

Visie op groei

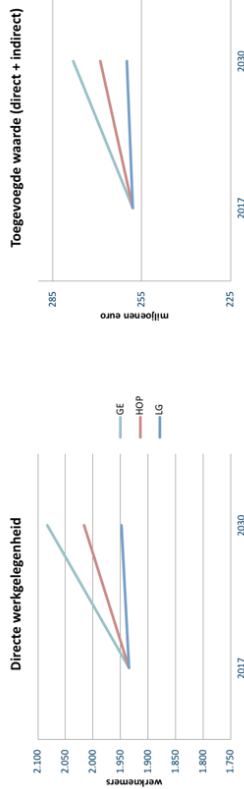
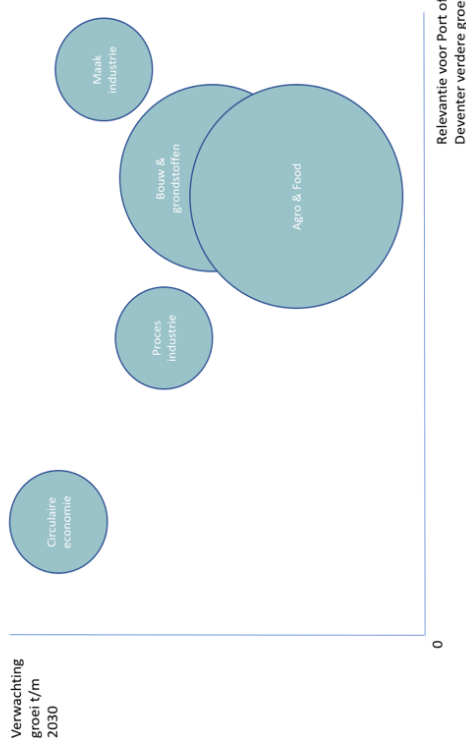
- Significante groei in de containersector (opening terminal BCTN)
- Gemiddelde tot zeer gematigde groei in overige segmenten



Versterken economische clusters

Meerwaarde voor de regio

- Meerwaarde in 2030:
- Werkgelegenheid : 1.950 – 2.085
 - Toegevoegde waarde: EUR 260 – 278 miljoen
 - Potentiële groei overslag tot 50% t.o.v. 2017



Bibliografie

- ABN AMRO Economisch bureau. (2018). *Energiemonitor: Beperkt herstel olieprijs in 2019*. Amsterdam.
- Bureau Voorlichting Binnenvaart. (2017). *Waardevol transport, de toekomst van het goederenvervoer en de binnenvaart in Europa*. Rotterdam.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2017). *Bevolkingsprognose 2017–2060: 18,4 miljoen inwoners in 2060*. Den Haag: CBS.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2018). *Monitor topsectoren 2018 Methodebeschrijving en tabellenset*. Den Haag: CBS.
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2019, 02 05). *Branchebeschrijving vervoer en opslag*. Opgehaald van CBS: <https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2012/37/2012-branchebeschrijving-vervoer-opslag-pub.pdf>
- Centraal Planbureau, Planbureau voor de Leefomgeving . (2015). *Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's*. Den Haag.
- Cleantech Regio. (2018). *Agenda Cleantechregio 2019-2023*. Twello.
- Erasmus Universiteit Rotterdam. (2016). *Binnenhavenmonitor 2015: Economische betekenis van binnenhavens in Nederland in 2014*. Rotterdam.
- Erasmus Universiteit Rotterdam. (2019). *Het Rotterdam effect: de impact van mainport Rotterdam op de Nederlandse economie*. Rotterdam: EUR.
- Gemeente Deventer. (2012). *Deventer Economische Visie 2020 - economische visie, agenda en uitvoeringsstrategie*. Deventer.
- Gemeente Deventer. (2015). *Economische kerngegevens*. Deventer.
- Gemeente Deventer. (2017, 07 11). *Uitvoeringsagenda Deventer binnenhaven - nota voor burgemeester en wethouders*. Deventer. Opgehaald van Gemeente Deventer.
- Gemeente Deventer. (2017). *Verordening van de gemeenteraad van de gemeente Deventer houdende regels omtrent heffing en invordering van haven- en opslaggeld* Verordening haven- en opslaggeld 2018.
- Gemeente Deventer. (2018). *Bestuursakkoord 2018-2022: Met Lef & Liefde voor Deventer*. Deventer.
- Gemeente Deventer. (2018). *Feiten en cijfers Deventer | 2018*. Deventer.
- Gemeente Deventer. (sd). *Duurzame maakstad*. Opgeroepen op 01 15, 2019, van Business in Deventer: <https://businessindeventer.nl/pages/11>
- Gemeente Deventer. (sd). *Hoofdstuk 14 Overige functies*. Opgeroepen op 01 15, 2019, van Buitengebied Deventer: http://ruimtelijkeplannen.deventer.nl/plans/NL.IMRO.0150.D125-/NL.IMRO.0150.D125-OW01/t_NL.IMRO.0150.D125-OW01_14.2.html
- Havenbedrijf Amsterdam. (2015). *Visie 2030: Port of Amsterdam, Port of partnerships*. Amsterdam.
- Havenbedrijf Rotterdam. (2011). *Havenvisie 2030*. Rotterdam.
- ING. (2018). *Media*. Opgehaald van ING: https://www.ing.nl/media/ING_EBZ_Food_2030_Samenwerking_vanuit_een_nieuwe_mindset_tcm162-52911.pdf

- Marketing Oost. (sd). *Vrijtijdseconomie Nu en in de toekomst*. Zwolle: Marketing Oost.
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. (2018). *Landbouw, natuur en voedsel: waardevol en verbonden*. Den Haag.
- MKB Deventer. (2017). *Ambitiekaart 2018*. Deventer.
- Port of Deventer. (2018). Port of Deventer: groeimotor voor duurzame regionale economie. *Havenlocaties*, 24-25.
- Port of Rotterdam. (2018). *Overslag en marktaandeel*. Opgehaald van Jaarverslag 2017 Port of Rotterdam: <https://jaarverslag2017.portofrotterdam.com/4-strategie-en-resultaten/overslag-en-marktaandeel-2017>
- Port of Rotterdam. (2018). *Voortgangsrapportage 2017 Havenvisie 2030*. Opgehaald van Port of Rotterdam: <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/voortgangsrapportage-2017-havenvisie-2030.pdf?token=4u6LQu3R>
- Port of Rotterdam. (2019). *Goederenoverslag in de haven*. Rotterdam: Port of Rotterdam.
- Port Solutions Rotterdam. (2016). *Visie 2030 Port of Zwolle*.
- Port Solutions Rotterdam. (2018). *Strategische agenda Port of Deventer*.
- Port Solutions Rotterdam. (2018). *Strategische Agenda Port of Deventer*. Mijnsheerenland.
- Provincie Overijssel. (2019, 02 05). Opgehaald van Databank Overijssel: https://overijssel.databank.nl/?cat_open_code=c755&presel_code=lp_eco4
- RCT Gelderland. (2019, 01). *Cleantech Regio*. Opgehaald van RCT Gelderland: <https://www.rct gelderland.nl/regions/regio-cleantech-regio/>
- Rijksoverheid. (2017, 07 14). City Deal Cleantech Regio. *Staatscourant*.
- Rijksoverheid. (sd). *Overige gebiedsopgaven*. Opgeroepen op 01 15, 2019, van MIRT gebieden: <https://www.mirtoverzicht.nl/mirt-gebieden/oost-nederland/overige-gebiedsopgaven>
- Ruimte economisch Atelier Tordoir, Erasmus Universiteit Rotterdam, Regioplan, ESD2. (2017). *Werkdocument de kracht van Oost-Nederland*. Amsterdam, Den Haag, Enschede, Nijmegen, Rotterdam en Utrecht .
- Stadsarchief Deventer. (sd). *Wat betekende de aanduiding hanzestad voor Deventer?* Opgeroepen op 01 15, 2019, van Stadsarchief Deventer: <https://www.stadsarchiefdeventer.nl/wat-betekende-de-aanduiding-hanzestad-voor-deventer>
- Stec groep. (2017). *Logistiek in Beeld De cruciale rol van arbeidsmarkt bij een strategische locatiekeuze*.
- TNO. (2004). *Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie*.
- TNO. (2004). *Eindrapport casestudie: "Binnenhaven Wageningen" Case beschrijving ten behoeve van studie 'Economisch Belang Nederlandse Binnenhavens'*. Rotterdam.
- TU Delft. (2011). *WALSTROOM VERSUS GENERATORSTROOM - Een studie naar de kosten*. Delft: TU Delft.
- Waterschap Rijn en IJssel. (sd). *WATERVISIE 2030 'Water als verbindend element'*. Doetinchem: Waterschap Rijn en IJssel.