

BESTUURLIJK BESLUITVORMINGSDOCUMENT

Samen van wal

**Besluitvorming ten behoeve van de
detailfase Port of Zwolle**

6 november 2025

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1.....	3
Inleiding.....	3
1.1 Wat de gemeenten hebben	3
1.2 Wat de gemeenten willen	3
1.3 Het proces waaraan we werken	3
1.4 Wat in dit document staat.....	5
Hoofdstuk 2.....	6
De huidige situatie in detail.....	6
2.1 De taken en de verdeling van formatie	6
2.2 De financiering	7
Hoofdstuk 3.....	9
Het ontwerp van de nieuwe organisatie	9
3.1 Uitwerking van de organisatorische inrichting.....	9
3.2 Omgang met het huidige personeel	12
3.3 PIOFACH	13
3.4 Financiering	15
3.5 Doorgroeien richting een robuuste organisatie.....	16
Hoofdstuk 4.....	18
Voorgestelde besluiten.....	18
Bijlage 1. De voorlopige besluiten uit de strategiefase.....	20
Bijlage 2. De voorlopige besluiten over het hoofdontwerp	22

Inleiding

1.1 Wat de gemeenten hebben

De havens van de gemeenten Zwolle, Meppel, Kampen omvatten een regionaal havenecosysteem, strategisch gelegen tussen de Randstedelijke- en de noordelijke regio's van Nederland. Deze havens zijn verenigd in het gemeenschappelijk havenbedrijf, Port of Zwolle. In het havengebied van de Port of Zwolle komen weg-, water- en spoorinfrastructuur fysiek bij elkaar. Als logistieke toegangspoort voor de Regio Zwolle (en daarbuiten) levert de Port of Zwolle in toenemende mate, een structurele bijdrage aan de economische ontwikkeling en gewenste brede welvaart van Nederland.

1.2 Wat de gemeenten willen

In het ambitiedocument voor de haven, in het havenplan en in het rapport over duurzame havenontwikkeling hebben de gemeenten hun opgaven en ambities beschreven. In de kern: Port of Zwolle heeft de ambitie uit te groeien tot een duurzame, efficiënte en innovatieve haven met een uitstekend vestigingsklimaat en een netwerkfunctie voor andere havens en (nationale en internationale) knooppunten. Naast het professionaliseren van de nautische dienstverlening vraagt dit ook om inhoudelijke ambities. De haven hanteert hiervoor 4 transitiepaden: circulaire en biobased bouw, duurzame energie, vergroening van de landbouw en slimme groene logistiek.

Het ambitiedocument 'Sturen op de Toekomst' beschrijft een ontwikkelstrategie met vier ontwikkelrichtingen:

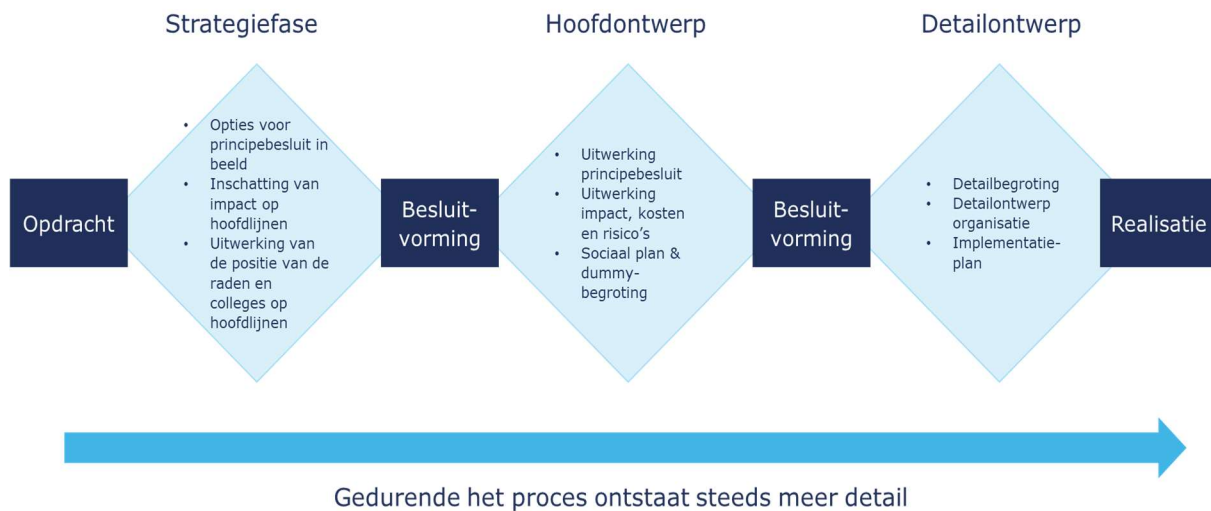
1. *Verbinding maken*: Samen met ondernemers, ketenpartners en andere belanghebbenden uit de regio werken we potentiële businesscases en concrete projecten uit.
2. *Ruimte vinden*: Beter benutten, herstructureren en transformatie van de ruimte.
3. *Investeringsagenda*: We verbinden het Regio Deal-project Port of Zwolle "Logistieke hub voor circulaire bedrijvigheid" nadrukkelijk met de investeringsagenda van de Regio Zwolle.
4. *Organisatieontwikkeling van Port of Zwolle*: De ontwikkeling van een haven van de toekomst vraagt om een bijpassende organisatie en dus om het professionaliseren en doorontwikkelen van het havenbedrijf.

Dit rapport ziet toe op de vierde ontwikkelrichting: het professionaliseren en doorontwikkelen van het havenbedrijf. Om de grote ambities waar te kunnen maken is een goed georganiseerd havenbedrijf nodig. Dit zorgt voor de daadkracht en maakt intensieve samenwerking mogelijk om zo de regionale economie te helpen ontwikkelen. Aan Berenschot is gevraagd om dit proces te begeleiden en advies te geven.

1.3 Het proces waaraan we werken

Sinds begin 2024 werken de drie gemeenten en de POZ in een duidelijk proces aan de verwezenlijking van deze ambitie. Het proces van besluitvorming is opgeknapt in drie fasen: de fase

van strategie, de fase van het hoofdontwerp en de fase van het detailontwerp. Per fase is bestuurlijk een voorlopig besluitvormingsdocument aangeboden en vastgesteld.



In het voorjaar van 2024 heeft de ALV van de Port of Zwolle de ambities geconcretiseerd in de *strategiefase*, die is afgesloten met het vaststellen van de ambities in richtinggevende principebesluiten. Op 26 maart 2025 is de fase van het *hoofdontwerp* afgerond. Daarin zijn op hoofdlijnen principebesluiten genomen over de voorgenomen inrichting van de Port of Zwolle. Samengevat luiden die als volgt (zie bijlage 1 voor een volledig overzicht):

Wat betreft de inrichting, taken en financiën van de Port of Zwolle

- Er wordt in principe ingezet op het uitwerken van de organisatievariant "robuuste organisatie". Deze variant houdt in dat de bestaande afspraken worden uitgebreid op het vlak waar de Port of Zwolle nu al sterk in is, namelijk de netwerkfunctie. Dit is onder voorbehoud dat nadrukkelijk moet worden aangetoond dat deze variant budgetneutraal geïmplementeerd kan worden.
- De aansturing van havengebonden inspectie, beheer en onderhoud- en herstelwerkzaamheden worden overgebracht naar Port of Zwolle indien dit goed onderbouwd bijdraagt aan de verbetering van de dienstverlening.
- Wat betreft het overbrengen van de taken wordt het principe van "mens volgt werk" gevolgd. De verdere procedures die hiervoor van belang zijn, moeten in de detailfase nader worden uitgewerkt.
- Na uitwerking van de detailfase wordt besloten of vanuit de bestaande gemeentebegrotingen de formatieruimte wordt vrijgemaakt.
- Het inlenen van de overheadtaken bij één van de gemeenten wordt uitgewerkt om te kunnen beoordelen of dat werkbaar is.

Wat betreft de taken, aansturing en financiën van/bij de gemeenten

- De taken watergebonden beheeractiviteiten, grondstrategie en -beleid, en de aansturing van watergebonden inspectie, beheer en onderhoud- en herstelwerkzaamheden in de havengebieden blijven de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Daarbij gaan gemeenten zelf aan de slag met vervolgstappen in de samenwerking:
 - Het uniformeren van onderhoudsstandaarden, uitwisselen van kennis en het optimaliseren van de uitvoering wat betreft de watergebonden beheeractiviteiten in de havengebieden.

- Er wordt een nieuwe beheertafel opgericht waarin gemeenten intensiever gaan samenwerken en kennis gaan uitwisselen in en over hun aansturing van watergebonden inspectie, beheer en onderhoud- en herstelwerkzaamheden in de havengebieden.
- In 2025 onderzoeken gemeenten gezamenlijk of het uniformeren van havengelden verstandig is.
- Er worden binnen het huidige traject geen gronden overgedragen aan de Port of Zwolle. De gemeenten blijven zelf aan zet als het gaat om de grondstrategie in de havens en verantwoordelijk voor het grondbeleid. Port of Zwolle heeft hierin de rol als strategisch adviseur. Het accent ligt op het stimuleren van samenwerking en uitwisseling van informatie tussen betrokken gemeenten en stakeholders.
- De voorgestelde structuur van aansturing tussen de gemeenten en de PoZ wordt in principe overgenomen. De bestuurders gaan in gesprek met de raden over hoe hun grip vorm te geven.
- De gemeente besluiten drie jaar na implementatie de doorontwikkeling te evalueren.

In de volgende fase wordt gezien wat er nodig is om de besluiten uit het hoofdontwerp richting implementatie te brengen. Daarbij is de afspraak dat een principebesluit een principe is. Daar kan op teruggekomen worden in latere fases van het traject als de uitwerking niet bevalt.

Aan Berenschot is gevraagd om de principebesluiten met betrekking tot de inrichting van de Port of Zwolle uit te werken tot een gedetailleerd organisatieontwerp, inclusief aangepaste begroting. De besluiten over taken die in principe bij gemeenten achterblijven, worden door gemeenten en de Port of Zwolle eigenstandig opgepakt.

1.4 Wat in dit document staat

Dit document geeft de belangrijkste thema's en besluitvormingspunten uit het detailontwerp van de Port of Zwolle aan. Het volledige detailontwerp is aan dit besluitvormingsdocument toegevoegd als bijlage. In hoofdstuk 2 geven we een aangescherpte inventarisatie van de huidige situatie weer. In hoofdstuk 3 is vervolgens uitwerking van het detailontwerp op hoofdlijnen beschreven. We besluiten met hoofdstuk 4, waarin de voorgestelde besluiten zijn neergelegd.

De huidige situatie in detail

In de fase van het hoofdontwerp zijn de huidige taken en bevoegdheden, de financiering en aansturing op hoofdlijnen in kaart gebracht. In het detailontwerp is deze inventarisatie gepreciseerd. De uitkomsten van de aangescherpte inventarisatie staan in dit hoofdstuk.

2.1 De taken en de verdeling van formatie

In de fase van het detailontwerp is in samenwerking met de ambtelijke stuurgroep en de HR-afdeling op persoonsniveau in kaart gebracht welke formatie samenhangt met de taken die in principe overgaan naar de Port of Zwolle (peildatum 1 september 2025). Dit leidt tot de volgende aangescherpte inventarisatie:

Taak	Toelichting taak	Formatie Kampen	Formatie Meppel	Formatie Zwolle	Formatie Port of Zwolle
Organisatie en strategie	- Het ontwikkelen van de organisatie, het ontwikkelen van een visie en strategie - Het uitvoeren van onderzoeken en het doen van subsidieaanvragen - Het beheer van financiën	0,3 FTE	0,65 FTE	0,5 FTE	1,8 FTE
Haven-taken	Veilige en vlotte afhandeling van schepen, registratie, het onderhouden van contact met schippers, het uitvoeren van toezicht en handhavingswerkzaamheden.	1,2 FTE	0,5 FTE	0,6 FTE	0,4 FTE
Commerciële taken	Marketing en communicatie, external affairs, het acquireren van nieuwe bedrijvigheid, het beheren van relaties met externe (haven)bedrijven).	0,1 FTE	0,1 FTE	0 FTE	0,6 FTE
Public affairs	Public affairs	n.v.t.	n.v.t.	0,1 FTE	0,2 FTE
Totaal		1,6 FTE	1,25 FTE	1,2 fte	3 FTE

We merken hierbij op dat de overheadtaken niet meegerekend zijn in de bovenstaande fte-inventarisatie. Gemeenten hanteren per fte een overhead-opslag (DAR-tarief). Dat wordt hieronder weergegeven bij de financiering.

2.2 De financiering

2.2.1 Budgetten behorende bij de taken

Bij het bovenstaande aangescherpte formatie-overzicht, horen de volgende budgetten (begroting 2026):

Taak	Budgetten formatie & inhuur Kampen	Budgetten formatie & inhuur Meppel	Budgetten formatie & inhuur Zwolle	Budgetten formatie & inhuur Port of Zwolle
Organisatie en strategie	€ 59.615 ¹	€ 76.200	€ 57.642	€ 315.000
Haventaken	€ 107.783	€ 36.500	€ 45.545	€ 25.000
Commerciële taken	€ 9.926	€ 10.500	€ 0	€ 68.000
Public affairs	n.v.t.	n.v.t.	€ 10.500	€ 60.000
Totaal taken	€ 177.324	€ 123.200	€ 113.687	€ 468.000

De budgetten bij de gemeenten bestaan uit formatie & inhuurbudgetten. Ter volledigheid geven we hier weer welk deel van de budgetten formatie betreft en welk deel inhuur:

Soort budget	Kampen	Meppel	Zwolle	Port of Zwolle
Formatie	€ 131.324	€ 64.700	€ 56.045	n.v.t.
Inhuur	€ 46.000	€ 58.500	€ 57.642	€ 468.000
Totaal	€ 177.324	€ 123.200	€ 113.687	€ 468.000

Overhead

Wat betreft de overhead merken we het volgende op. De gemeenten hanteren een tarief voor de taken per FTE. De hoogte van dit tarief verschilt per gemeente. Ook hanteren gemeenten andere overhead-tarieven bij de overgang van personeel. Berenschot adviseert in principe de huidige PIOFACH-budgetten over te dragen die samenhangen met de overgang van dit personeel. Dit stelt de Port of Zwolle in staat om een belangrijke stap te zetten richting verdere verzelfstandiging.

De afgelopen periode is gebleken dat het voor gemeenten lastig is om vast te stellen welk deel van het PIOFACH-tarief per gemeente over te dragen is. In paragraaf 3.3 wordt daarom een voorstel opgenomen op basis van een inventarisatie van de kosten die door de Port of Zwolle gemaakt moeten worden voor PIOFACH-taken wanneer zij verder verzelfstandigen.

Jaarlijkse gemeentelijke bijdragen Port of Zwolle

Naast de bovengenoemde personeelskosten voor Port of Zwolle-gerelateerde werkzaamheden bij de gemeenten, verstrekken de gemeenten jaarlijks een bijdrage aan de Port of Zwolle. Mede hiermee voert de Port of Zwolle haar huidige werkzaamheden uit. De bijdragen van de gemeenten bestaan uit een basisbijdrage van € 85.000 en een bijdrage voor de doorontwikkeling van de Port of Zwolle van € 118.000.²

¹ Kampen verzorgt de salarisadministratie voor de directiesecretaris van de Port of Zwolle. De kosten salariskosten die de gemeente Kampen maakt worden één op één doorbelast naar de Port of Zwolle. Dit bedrag is exclusief die budgetten.

² Daarnaast loopt de administratieve verwerking van het IT-systeem voor het innen van havengelden via de Port of Zwolle. De daadwerkelijke kosten voor deze systemen zijn uiteindelijk voor rekening van de gemeenten. Daarvoor zijn in de gemeentelijke begrotingen budgetten opgenomen. Dat werkt als volgt. De gemeentelijke

Deze bijdragen aan de Port of Zwolle zijn als volgt vastgesteld in de gemeentelijke begrotingen:

	2026	2027	2028	2029
Kampen	€ 203.000	€ 203.000	€ 203.000	€ 203.000
Meppel	€ 203.000	€ 203.000	€ 203.000	€ 203.000
Zwolle	€ 203.000	€ 203.000	€ 85.000	€ 85.000
Totaal	€ 609.000	€ 609.000	€ 491.000	€ 491.000

Financieringsvragen in de huidige begroting

In deze fase is gebleken dat de drie afzonderlijke gemeenten zelf vraagstukken en wensen hebben met betrekking tot de financiering:

- De taken voor organisatie & strategie worden bij de gemeente Kampen uit incidentele middelen gefinancierd (in de tweede helft van 2025 een budget van € 46.000). Kampen heeft aangegeven dat de invulling van deze taken en de financiering ervan nog niet zijn opgenomen in de begroting van 2026. Daarnaast wil zij niet alle betrokken formatie over laten gaan, omdat zij ook aanvullend toezicht op de uitvoering wenst te houden. Dat leidt mogelijk tot aanvullende kosten, waarvoor indien nodig een separaat voorstel wordt opgesteld.
- De gemeente Meppel heeft zelf een financieringsvraagstuk. Een substantieel deel van de huidige budgetten voor organisatie en strategie bestaan uit incidentele middelen. Overdracht van de taken betekent dat er structurele dekking moet worden gevonden voor taken die nu incidenteel gedekt zijn. Dat leidt mogelijk tot aanvullende kosten, waarvoor indien nodig een separaat voorstel wordt opgesteld.
- De gemeente Zwolle heeft eveneens een financieringsvraagstuk voor organisatie en strategie. De gemeente heeft aangegeven de formatie en budgetten bij de gemeente in stand te willen laten. De interpretatie van de gemeente Zwolle is dat de Port of Zwolle in de variant 'robuuste organisatie' zelf meer slagkracht organiseert en daardoor op commercieel vlak de doorontwikkeling zelf kan gaan financieren. Daarmee voorziet de gemeente Zwolle dat de bijdrage vanuit de gemeente voor deze taken tijdelijk verhoogd wordt en op termijn teruggebracht kan worden. De kosten voor de tijdelijke verhoging bedragen € 87.957.

havenmeesters registreren de vaarbewegingen van de boten in een IT-systeem (Shiplogic). De gemeenten factureren de eigenaren van de schepen op basis van deze registratie. De Port of Zwolle contracteert de IT-diensten van Shiplogic en voldoet de facturen aan Shiplogic. De kosten worden vervolgens over de gemeenten verdeeld. De kosten voor de basissoftware brengt de Port of Zwolle bij de gemeenten in rekening op basis van een verdeelsleutel. Per gemeente wordt ook een aanvullende dataverwerkingsmodule aangeschaft. De kosten hiervan brengt de Port of Zwolle één op één in rekening bij de desbetreffende gemeente. Anders gezegd, bovenstaande kosten komen niet voor rekening van de Port of Zwolle. De Port of Zwolle draagt wel de kosten voor training en aanverwante werkzaamheden van de gebruikers van de software (de havenmeesters en administratief personeel.)

Het ontwerp van de nieuwe organisatie

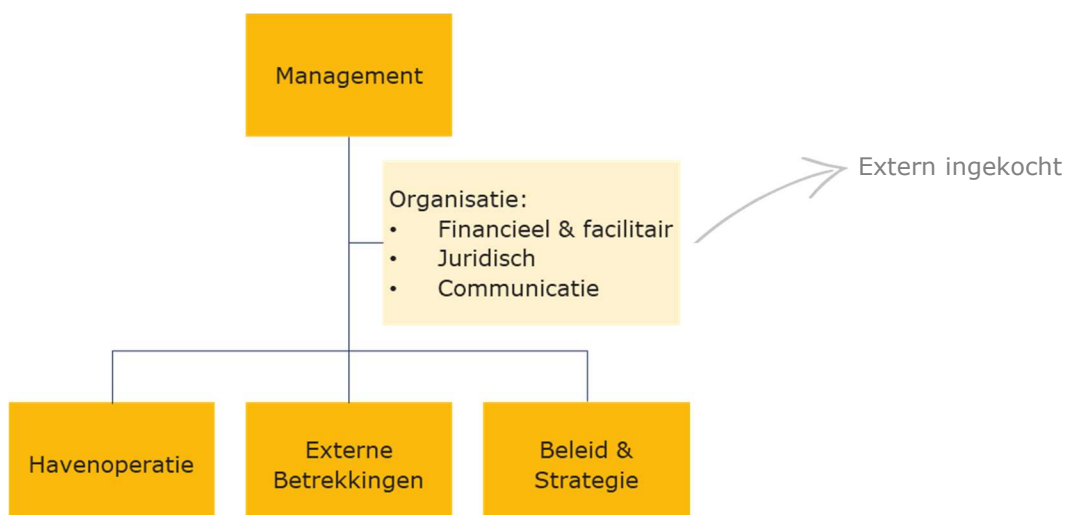
Op basis van het voorlopige besluit over het hoofdontwerp is een nieuwe organisatie ontworpen. De samenvatting van de uitkomst en onderbouwing van dat ontwerp staat in dit hoofdstuk. In de bijlage is het volledige detailontwerp opgenomen.

3.1 Uitwerking van de organisatorische inrichting

3.1.1 Het organisatie-ontwerp

Visueel weergegeven ziet de voorgestelde organisatie-inrichting van de Port of Zwolle er als volgt uit. De organisatie bestaat uit drie lijnafdelingen en een managementteam. Het management is ook verantwoordelijk voor de aansturing van PIOFACH-taken, welke extern worden ingekocht.

In de opbouw van de organisatie, met de drie lijnteams, is ruimte voor een groei in invulling en zwaarte van de taken. Zo wordt voorzien dat de aansturing van de lijnteams in eerste instantie belegd zal worden bij één van de teamleden. Deze neemt daarmee de rol van 'meewerkend voorman/-vrouw' op zich. Dit past bij de omvang van de teams, die vooralsnog maximaal 5fte zullen bedragen. Mocht de Port of Zwolle doorgroeien naar een grotere organisatie, kan de functie van coördinator/-teamleider een zelfstandige functie worden. Uiteindelijk draagt de nieuwe organisatiestructuur zo bij aan de toekomstbestendigheid van de organisatie.



3.1.2 De taken per organisatie-onderdeel

In het hoofdontwerp zijn verschillende haven-gebonden taken beschreven die bij gemeenten en de Port of Zwolle worden uitgevoerd. Daarvan is voorlopig besloten om de taken op het gebied van beleid & strategie, commercie, public affairs en de taken van havenmeesters over te brengen naar de Port of Zwolle. In het nieuwe organisatie-ontwerp van de Port of Zwolle zijn die taken over de drie lijnafdelingen en het managementteam verdeeld. Dat leidt tot de volgende taken, verantwoordelijkheden en doelen per team:

Team	Taken en verantwoordelijkheden
Management	• Verantwoordelijk voor halen organisatiedoelen. • Verantwoordelijk voor de interne aansturing en ontwikkeling van de organisatie. • Zorgt voor structuur, strategie en PIOFACH-taken.
Beleid & Strategie	• Richt zich op strategische thema's zoals veiligheid, bestrijding van ondermijning en economische ontwikkeling. • Agendeert ontwikkeling van ruimtelijk beleid bij stakeholders. • Verantwoordelijk voor de positionering van de Port of Zwolle als volwaardige speler in het nationaal havenlandschap. • Werkt aan versterking van de interne organisatie, zodat Port of Zwolle zelfstandig en toekomstbestendig kan opereren. • Werkt aan het benutten van subsidiekansen.
Havenoperatie	• Verantwoordelijk voor een veilige en efficiënte afhandeling van scheepvaart; • Uitvoeren van toezicht en handhavingswerkzaamheden; • Registratie van schepen en havengelden; • Het onderhouden van contact met schippers en beantwoorden van vragen.
Externe Betrekkingen	• Acquisitie van nieuwe bedrijvigheid; • Relatiebeheer met bestaande bedrijven; • Marketing en communicatie en public affairs, gericht op het versterken van het vestigingsklimaat en het netwerk van de haven.

3.1.3 De formatie per organisatie-onderdeel

In het detailontwerp is de formatie als volgt vastgesteld. De totale budgetten die gemeenten overdragen in combinatie met de huidige formatiebudgetten bij de Port of Zwolle zijn samen een bedrag van € 882.211. Dit hanteren we als het basisbedrag voor formatie in het nieuwe detailontwerp. We stellen vervolgens het aantal formatieplaatsen per team vast binnen de kaders van dit budget. Dat leidt tot het volgende beeld:

Team	Budget	Fte's
Management	€ 315.000	1,80
Beleid & Strategie	€ 184.092	1,75
Havenoperatie	€ 268.328	3,00
Externe Betrekkingen	€ 114.792	1,05
Totaal	€ 882.211	7,60

Bij het opstellen van de formatiebudgetten hebben we de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Conform het hoofdontwerp blijft de huidige inzet en budgetten voor de directeur, de directiesecretaris en de communicatieadviseur van de Port of Zwolle gelijk. Hierbij gaat het om inhuur en detachering. De budgetten zijn in totaal € 383.000 (begroting 2026) en er is een bezetting van 2,4 fte.

- Wat betreft de formatie met bezetting in de functies van havenmeesters (Zwolle en Kampen), hanteren we dezelfde personeelskosten als die nu voor gemeenten gelden. De personeelskosten voor de havenmeesters van Zwolle en Kampen zijn in de begroting 2026, € 153.328, wat samenhangt met een formatie van 1,8 fte. De formatieplaats van Meppel is niet ingevuld, waardoor enkel de budgetten overgaan. Dat budget wordt hieronder meegenomen.
- Op basis van resterende budget ($\text{€ } 882.211 - \text{€ } 383.000 - \text{€ } 153.328 = \text{€ } 345.883$) worden de formatieplaatsen ingevuld die in het hoofdontwerp aan de verschillende teams zijn gekoppeld:
 - De formatie van de havenmeesters wordt aangevuld tot 3 fte. Dit is een toename van 1,2 fte. Daarvan wordt 0,8 fte ingevuld door een werknemer uit de gemeente Zwolle, die nu deels havenmeestertaken uitvoert, volledig naar de Port of Zwolle te detacheren. Het overige budget wordt ingevuld door het inzetten van een nautisch adviseur die nu al betrokken is bij de Port of Zwolle voor 0,4 tegen een tarief van € 25.000.
 - De formatie voor het team **Beleid & Strategie** wordt 1,75 op basis van de gemiddelde kosten voor schaal 11. Dit resulteert in formatiebudget van € 184.092.
 - Het resterende budget wordt ingevuld in het team Externe Betrekkingen. Daarin is reeds de communicatieadviseur opgenomen (0,6 fte), waarvan de kosten gelijk blijven. Daarnaast houden we rekening met één adviseur subsidies voor 0,45 fte. De inschaling van deze adviseur is schaal 11. In totaal bedraagt de formatie voor het team Externe Betrekkingen 1,05 fte met een budget van € 114.792.

3.1.4 Slagkracht en kwaliteit in het samenbrengen van taken

In de drie lijnteam van de Port of Zwolle worden verschillende taken samengebracht die nu verspreid over drie gemeenten plaatsvinden. Dit leidt tot optimalisatiemogelijkheden en verhoogde slagkracht bij de Port of Zwolle. Hieronder lichten wij deze verder toe.

In het team **Havenoperatie** worden de taken van de havenmeesters belegd. Op dit moment zijn de havenmeesters in dienst van één van de gemeenten en zijn zij daardoor ook gekoppeld aan één van de havens binnen het gebied van de Port of Zwolle. Daarbij combineren sommige havenmeesters hun taken met andere werkzaamheden binnen de gemeenten. Door de taken van de havenmeesters over te plaatsen naar de Port of Zwolle is het mogelijk om op een aantal punten te gaan professionaliseren:

- Het vermindert de kwetsbaarheid van de functies doordat er meer onderlinge vervanging te organiseren is;
- Het verbetert het kennisniveau doordat er meer ervaring wordt samengebracht, havenmeesters meer van elkaar kunnen leren en uiteindelijk het aantal deelfuncties wordt verminderd;
- Het verbetert de dienstverlening. Bijvoorbeeld door gezamenlijk te werken aan verdere digitalisering van de registratie van havengelden (met Shiplogic) en het aanbieden van een uniforme werkwijze in het hele havengebied van de Port of Zwolle;
- Versterking van de signalerende rol. Door in te zetten op één team van havenmeesters in het hele havengebied is het mogelijk om de functie meer nadrukkelijker te positioneren als 'oren en ogen' in de haven. De signalen die de havenmeesters opvangen kunnen naar een centraal punt teruggekoppeld worden, vanuit waar meer eenduidig gecoördineerde besluiten kunnen worden genomen.
- Het biedt inkoopvoordelen. Gemeenten organiseren de inkoop van digitaliseringsoplossingen zoals Shiplogic nu al centraal via Port of Zwolle. Het samenbrengen van haventaken biedt voor de toekomst meer mogelijkheden voor gezamenlijke inkoop.

Het team **Beleid & strategie** brengt de huidige taken op het gebied van strategieontwikkeling, subsidieaanvragen en doorontwikkeling van de Port of Zwolle samen. Deze taken liggen nu

verspreid over meerdere werknemers van de gemeenten. Samenbrengen van de taken zorgt op verschillende manieren voor een versteviging van de positie van de Port of Zwolle:

- Minder versnipperde formatie betekent minder 'snijverlies' tussen verschillende functionarissen. Er wordt minder tijd besteed aan onderlinge afstemming. (Inter)nationale, regionale en lokale ontwikkelingen die van belang zijn voor de haven worden op één plek gemonitord en geduid.
- Centrale kennisontwikkeling versterkt de interne organisatie. De Port of Zwolle kan meer toekomstbestendig opereren doordat zij zelf meer kennis en capaciteit in huis heeft.
- Er kan meer gestuurd worden op subsidiekansen voor het havengebied en deze worden beter benut. Doordat meer centrale capaciteit beschikbaar is, kunnen subsidiekansen ten eerste beter inzichtelijk worden gemaakt. Daarnaast is meer capaciteit beschikbaar voor het aanvragen van subsidies. Bovendien kan de Port of Zwolle vanuit haar netwerkfunctie gebruik maken van de kennis van haven en de regio bij het opstellen van de aanvragen.

Binnen de gemeenten is momenteel een heel klein deel van de formatie (0,3 fte voor 3 gemeenten) bezig met commerciële taken voor de haven. Door de oprichting van het team **Externe Betrekkingen** wordt het mogelijk om meer capaciteit te organiseren voor het acquireren van nieuwe bedrijvigheid, het beheren van relaties met externen en het versterken van het vestigingsklimaat en het netwerk van de haven. Zo kan er beter ingespeeld worden op ambities van ondernemers in het havengebied. De Port of Zwolle kan vanuit haar netwerkrol gemeenten en ondernemers samenbrengen om ambities te verwezenlijken. Voor gemeenten betekent dit kansen op het gebied van werkgelegenheid en economische ontwikkeling. Ook kan de Port of Zwolle belangrijke ontwikkelingen voor de haven, zoals energie en netcongestie, en inzet op regio-uitbereiding en internationalisering beter op de kaart zetten. De uitbereiding van dit team zal voortbouwen op de versterking van de Port of Zwolle op het gebied van haventaken en strategie. Daarnaast gaat het uitbreiden van de netwerkfunctie niet in één keer. Daarom zal dit team geleidelijk meegroeien met ontwikkel- en met name financieringskansen die er voor de Port of Zwolle zijn. We staan hier in de paragraaf "Financiering" nader bij stil.

3.2 Omgang met het huidige personeel

In het detailontwerp is nader inzichtelijk gemaakt welke personen zijn verbonden met de geïnterviewde fte's. Op basis van deze inventarisatie is het voorstel om als volgt om te gaan met het overzetten van formatie en personeel.

In de basis gaan we uit van "mens volgt werk", mits dit optimalisatiemogelijkheden biedt. Wat betreft de havenmeesters is dit het geval. De taken en formatie bij de havenmeesters horen het meest eenduidig bij een overzichtelijk aantal personen. De overgang van dit personeel is daardoor in omvang te overzien. De overgang van dit, vaak zeer ervaren, personeel met een substantiële formatie per persoon (0,35 – 0,85 fte) zorgt er bovendien voor dat er op korte termijn een professionaliseringslag kan plaatsvinden. Dat betekent dat formatie van de gemeenten naar de Port of Zwolle wordt overgezet en dat de havenmeesters een dienstverband krijgen bij de Port of Zwolle. De kosten voor de formatie bij de Port of Zwolle komen overeen met de huidige formatiekosten.

De formatie voor de taakvelden *organisatie en strategie*, *commerciële taken* en *public affairs* bij gemeenten is versnipperd. Op verschillende punten in de organisatie wordt door diverse mensen een deel van het werk besteed aan de Port of Zwolle. Het overzetten van deze mensen samen met de formatie, levert geen optimalisatieslag op. Vanuit dat oogpunt gaan we er daarom vanuit dat deze taken overgedragen worden zonder bijbehorende functionarissen. Het overbrengen ziet er als

volgt uit: de bijdrage aan de Port of Zwolle is hoger, de budgetten bij gemeenten worden verlaagd. De Port of Zwolle trekt personeel in loondienst aan met behulp van de overgedragen budgetten.

Ten slotte worden taken bij gemeente uitgevoerd met behulp van inhuurkrachten. Deze taken worden al meerdere jaren uitgevoerd. Alhoewel dit incidentele budgetten zijn, zijn de taken voor de Port of Zwolle daarmee al enige tijd structureel. Conform het hoofdontwerp, gaan we er in het detailontwerp vanuit dat deze incidentele inhuurbudgetten ook worden overgezet naar de Port of Zwolle. Het gaat met name om de taken met betrekking tot *organisatie en strategie* en bestaat bijvoorbeeld uit de werkzaamheden van de stuurgroep en het kernteam. Logischerwijs betekent de overdracht van deze taken ook dat de intensieve begeleiding van de Port of Zwolle bij de gemeenten wordt afgeschaald. Ons voorstel is dat dit betekent dat er niet meer gewerkt wordt met een kernteam en een stuurgroep in de huidige opstelling. Er wordt in het nieuwe ontwerp gewerkt met een accountteam met accountmanagers die maandelijks bijeenkomen voor tactisch/operationeel overleg. De stuurgroep bereidt de ALV voor. Dan gaan de taken wat betreft organisatie en strategie richting de Port of Zwolle. Zij krijgen dan meer centrale slagkracht, kennisuitwisseling en capaciteit voor het uitvoeren van onderzoeken, projecten, subsidie-aanvragen en algemene doorontwikkeling van de organisatie.

Er is geen sprake van vaste formatie voor deze inhuurbudgetten. Daarom gaat het detailontwerp ervan uit dat enkel de budgetten overgezet worden. Het overbrengen ziet er als volgt uit: de bijdrage aan de Port of Zwolle is hoger, de budgetten bij gemeenten worden verlaagd. De Port of Zwolle trekt personeel in loondienst aan met behulp van de overgedragen budgetten. De formatiebudgetten voor deze functies zijn vastgesteld op basis van de kosten voor het gemiddelde van de bijbehorende salarisschaal.

3.3 PIOFACH

In het detailontwerp stijgt de formatie van de Port of Zwolle door de overdracht van taken door de gemeenten. Ook in de nieuwe omvang blijft de Port of Zwolle echter te klein om de PIOFACH-taken zelf te organiseren. Daarom zal moeten worden besloten hoe wordt omgegaan met de PIOFACH-budgetten én -werkzaamheden. In principe adviseert Berenschot de huidige PIOFACH-budgetten over te dragen. Van deze budgetten maakt de Port of Zwolle in de huidige opstelling al gebruik en door dit mee te geven, stelt het de Port of Zwolle in staat om een belangrijke stap te zetten richting verdere verzelfstandiging. Daarbij geven wij ter overweging het volgende mee:

- Het aantal fte dat wordt overgedragen is maximaal 2 fte per gemeente. Het verlies van bijbehorende PIOFACH-budgetten is niet ongebruikelijk, aangezien deze formatiewisselingen ook in een normaal jaar met bijvoorbeeld pensionering optreden. Als Port of Zwolle de inkoop van de PIOFACH-taken bij de gemeenten organiseert, worden deze effecten ook grotendeels opgevangen.
- Overdracht van het PIOFACH-budget geeft de Port of Zwolle keuzemogelijkheid in het inkopen van haar PIOFACH-taken, ook als in de toekomst een groei van de organisatie plaatsvindt.
- Met de overgedragen budgetten kan Port of Zwolle taken bij de gemeenten inkopen of extern. Wanneer gemeenten de Port of Zwolle de huidige PIOFACH-taken kan inkopen bij de gemeenten, heeft dit het minste budgettaire effect bij de gemeenten.

De afgelopen periode is gebleken dat het voor gemeenten lastig is om vast te stellen wat precies de PIOFACH-tarieven zijn die de over te dragen formatie en budgetten horen. Om toch in kaart te brengen welke budgetten voor overdracht in aanmerking komen, is geïnventariseerd welke ondersteuningsbehoefte de Port of Zwolle de aankomende jaren heeft. Uit die inventarisatie volgen onderstaande inschattingen voor de minimale kosten voor de periode 2026 tot en met 2030.

Categorie	Soort kosten/ opbrengsten	2026	2027	2028	2029	2030
HR en personeel	Salarisadministratie	€ 0	€ 3.800	€ 2.880	€ 4.320	€ 5.040
	HR-advies	€ 3.000	€ 3.000	€ 4.500	€ 4.500	€ 4.500
	Mobiliteitskosten	€ 20.760	€ 20.760	€ 20.760	€ 20.760	€ 20.760
Expert staf	Financieel/juridisch/ governance	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000
Materiaalkosten	Veiligheidsuitrusting & bedrijfskleding	€ 4.000	€ 1.000	€ 4.000	€ 1.000	€ 4.000
	ICT & automatisering	€ 31.075	€ 27.265	€ 34.800	€ 44.180	€ 47.870
	Inzet havenboot	€ 14.500	€ 14.500	€ 14.500	€ 14.500	€ 14.500
Huisvesting	Werkplekken & overleg ruimtes	€ 12.180	€ 17.400	€ 17.400	€ 17.400	€ 17.400
Totaal		€ 125.515	€ 127.725	€ 138.840	€ 146.660	€ 154.070

Met betrekking tot bovenstaande berekening noteren we het volgende:

- De kosten voor ondersteuning in stafdiensten, mobiliteit, HR en materiaalkosten – behalve ICT – zijn gebaseerd op de kosten en inzet die gemeenten nu al maken voor de Port of Zwolle. Overgang van deze budgetten en inhuur van deze diensten bij de gemeenten door de Port of Zwolle is daarmee kostenneutraal.
- De inschattingen houden rekening met de ambitie om geleidelijk over te gaan naar het in dienst nemen van personeel – in plaats van de huidige detacherings- en inhuurconstructies. De Port of Zwolle houdt rekening met 3 personen in dienst in 2027 (en het overige personeel middels inhuur of detachering aan te trekken). Dit groeit door naar 14 in 2030 in de bovenstaande inventarisatie.
- Wat betreft ICT-kosten heeft de Port of Zwolle bij externe aanbieders offertes opgevraagd. Deze zijn nog niet definitief ontvangen. Bovenstaande cijfers voor ICT zijn daarom gebaseerd op de voorlopige schattingen en kunnen nog wijzingen.
- Ten slotte is belangrijk om op te merken dat het verzelfstandigen van de PIOFACH-taken tijd kost. Er moeten niet alleen afspraken worden gemaakt met de externe aanbieders maar het vraagt ook om het formaliseren van de diensten die gemeenten nu voor de Port of Zwolle verrichten. Daarom wordt er in de kosteninschattingen vanuit gegaan dat 2026 een overgangsjaar is. Het doel is in 2026 nadere afspraken te maken met gemeenten en externe partijen over de inkoop van diensten. Om de continuïteit van de bedrijfsvoering te waarborgen, lopen de ondersteunende diensten van de gemeenten in de tussentijd door zoals deze op dit moment zijn. Deze kosten zijn daarom nu op € 0 gesteld.

Berenschot heeft de ondersteuningsbehoefte afgezet tegen de budgetten voor de over te dragen taken vanuit de gemeenten. Daaruit blijkt dat de Port of Zwolle in 2026 en 2027 een budget van minimaal 30,5% van de budgetten voor aanvullende taken nodig heeft voor de PIOFACH-taken. Om te komen tot een praktische afspraak langdurige voor de dekking van deze kosten, stellen wij voor dat gemeenten afspraken om hun bijdrage vanaf 2027 jaarlijks te indexeren met de DPI-index.

De oplettende lezer zal dan ook zien dat daarmee niet alle kosten voor PIOFACH-taken op lange termijn worden gedekt. Een deel van de groei van kosten komt voort uit de zelfstandige uitbereiding van de Port of Zwolle – extra personeel dat wordt gefinancierd vanuit subsidies en fondsaanvragen. Wij stellen daarom voor dat deze kosten door de Port of Zwolle zelf gedekt moeten worden uit de middelen die zij aantrekken. Dit is in lijn met de gedachte van bestuurders dat de overdracht van huidige taken budgetneutraal plaatsvindt en aanvullend personeel op het gebied van commercie door de Port of Zwolle zelf worden gedekt uit andere middelen.

Ter volledigheid laten we hieronder de voorgestelde bijdrage per gemeente in 2026 en 2027 zien:

Gemeente	2026	2027
Kampen	€ 53.733	€ 54.679
Meppel	€ 37.332	€ 37.990
Zwolle	€ 34.450	€ 35.056
Totaal	€ 125.515	€ 127.725

3.4 Financiering

In de begroting van de Port of Zwolle en de gemeenten ziet het detailontwerp er als volgt uit:

Soort kosten/opbrengsten		Huidige begroting 2026	Begroting prijspeil 2026 inclusief overgedragen taken
Opbrengsten	Subsidies	€ 124.500	€ 124.500
	Dienstverlening	€ 29.863	€ 29.863
	Bijdrage gemeenten - huidig	€ 609.000	€ 609.000
	<i>Bijdrage gemeenten - aanvullende taken</i>		€ 414.211
	<i>Bijdrage gemeente - PIOFACH</i>		€ 125.515
	Totaal opbrengsten	€ 763.363	€ 1.303.089
Kosten	Personeel	€ 468.000	€ 882.211
	Materieel - projecten & subsidie-gerelateerd	€ 55.000	€ 55.000
	Dienstverlening	€ 29.613	€ 29.613
	Kosten events & promotie	€ 75.000	€ 75.000
	Kantoorkosten	€ 85.000	€ 85.000
	<i>PIOFACH</i>	€ 0	€ 125.515
	Totaal kosten	€ 712.613	€ 1.252.339
	Resultaat	€ 50.750	€ 50.750

En in de begroting van de gemeenten als volgt:

Soort kosten/opbrengsten		Begroting 2026	Begroting prijspeil 2026 inclusief overgedragen taken
Uitgaven	Personeel (formatie & inhuur)	€ 414.211	
	PoZ gerelateerde PIOFACH	€ 125.515	€ 125.515
	Bijdrage PoZ (excl. PIOFACH)	€ 609.000	€ 1.023.211
	Totale uitgaven	€ 1.148.726	€ 1.148.726

En uitgesplitst per gemeente:

Bijdrage 2026	Kampen	Meppel	Zwolle	Totaal
Huidig	€ 203.000	€ 203.000	€ 203.000	€ 609.000
Aanvullende taken	€ 177.324	€ 123.200	€ 113.687	€ 414.211
PIOFACH	€ 53.733	€ 37.332	€ 34.450	€ 125.515
Totaal	€ 434.057	€ 363.532	€ 351.137	€ 1.148.726

We geven daarbij ter overweging het volgende mee:

- Het bovenstaande houdt rekening met het scenario waarin de wegvallende taken bij de gemeenten ook leiden tot het volledig afschalen van de formatie en overige budgetten. Als gemeenten hierin andere keuzes maken, zijn de kosten voor de gemeenten anders.
- Als gemeenten personeel overdragen, krijgt de Port of Zwolle te maken met de indexatie van kosten conform CAO. Gemeenten hebben nu ook te maken met deze indexatie van personeelskosten. Op dit moment indexeren de gemeenten in de meerjarenbegroting de bijdrage aan de Port of Zwolle echter niet. Als de gemeenten personeel overdragen aan de Port of Zwolle, zou daarbij een indexatie van de jaarlijkse gemeentelijke bijdrage op basis van de CAO passen. Wij adviseren ook de basisbijdrage in deze indexatie mee te nemen. Deze bijdrage is op dit moment ook met name bedoelt ter dekking van de personeelskosten bij de Port of Zwolle. Door indexatie blijft de bijdrage in lijn lopen met de ontwikkeling van de loonkosten die ook bij de gemeenten zelf zou plaatsvinden. Ook heel belangrijk is dat de slagkracht bij de Port of Zwolle in stand blijft. Ter illustratie, dat zou leiden tot de volgende kosten per 2027:³

Bijdrage 2027 inclusief inflatie	Kampen	Meppel	Zwolle	Totaal
Huidig	€ 206.248	€ 206.248	€ 206.248	€ 618.744
Aanvullende taken	€ 180.161	€ 125.171	€ 115.506	€ 420.838
PIOFACH	€ 54.679	€ 37.990	€ 35.056	€ 127.725
Totaal	€ 441.088	€ 369.409	€ 356.810	€ 1.167.307

3.5 Doorgroeien richting een robuuste organisatie

De oplettende lezer zal het opvallen dat in het bovenstaande de aanvullende formatieplaatsen uit variant 3 “robuuste organisatie” nog niet zijn meegenomen. Het uitgangspunt van het hoofdontwerp is namelijk dat de Port of Zwolle zelf deze budgetruimte gaat creëren doordat zij meer externe subsidies kan aantrekken.

Op dit moment ziet dat er als volgt uit, de Port of Zwolle heeft voor de jaren 2026-2028 vier subsidieaanvragen ingediend met een totaalbedrag van € 1.418.000.⁴ Daarnaast worden er nu drie subsidieaanvragen voor de periode 2026-2028 voorbereid. Het totaalbedrag daarvan bedraagt € 150.000. Wanneer de huidige subsidieaanvragen allemaal slagen, verwacht de Port of Zwolle daar 1,2 fte extra personeel voor aan te kunnen trekken. Dit is berekend op basis van het beschikbare subsidiebudget voor externe inhuur en een tarief van € 120 per uur voor inhuurkrachten. Wanneer al deze subsidieaanvragen worden toegekend, is een organisatie van 9 fte mogelijk vanaf 1 januari 2026.

De subsidie-inkomsten hebben echter het karakter dat ze incidenteel meerjarig worden toegekend. Gezien de omvang van de organisatie is het een risico om vaste mensen aan te nemen op basis van incidentele gelden. Daarom is het voorstel om deze ruimte met flexibele constructies in te vullen zodra subsidies worden toegekend, bijvoorbeeld door inhuur of detachering. De aanvullende taken die in het hoofdontwerp in variant 3 zijn geïdentificeerd worden zo op incidentele basis ingevuld zodra er middelen voor beschikbaar zijn. Naar gelang behaalde resultaten kan de Port of

³ Ter illustratie – afhankelijk van daadwerkelijke indexcijfers en CAO ontwikkelingen bij verder gelijkblijvende omstandigheden.

⁴ Ter volledigheid, de Port of Zwolle is vaak partner in een gezamenlijke subsidie-aanvraag. Hier geven we enkel het deel van de subsidie weer die op basis van de afspraken toekomt aan de Port of Zwolle wanneer deze wordt toegekend.

Zwolle verder groeien met structurele capaciteit voor het team Externe Betrekkingen. We stellen het volgende doorgroeimodel voor:

1. **Opstarten met tijdelijke capaciteit:** Start met een kleine, flexibele kern die zich toelegt op het verwerven van subsidies en het leggen van commerciële contacten.
2. **Gefaseerd uitbreiden:** De Port of Zwolle monitort de opbrengsten van subsidieaanvragen en acquisitie-inspanningen. Het team Externe Betrekkingen wordt versterkt met structurele capaciteit zodra er een trackrecord van duurzame inkomsten is.
3. **Structureel opschalen:** Versterk het team stapsgewijs door tijdelijke functies om te zetten in vaste formatie. Bouw door en schaal het team op tot de beoogde inzet.

Voorgestelde besluiten

In dit hoofdstuk formuleren we de besluiten voor de bestuurders. We raden hen aan om die in afstemming met hun colleges – en waar nodig de gemeenteraden – te nemen. Deze besluiten, indien positief, dienen als basis voor de implementatie van de nieuwe situatie.

We stellen voor dat de ALV de volgende besluiten neemt:

- De taken in de taakvelden organisatie & strategietaken, haventaken en commerciële taken & public affairs over te dragen aan de Port of Zwolle;
- Vanuit het principe ‘‘mens volgt werk’’ en ‘‘geld volgt taak’’ Port of Zwolle budgetneutraal vorm te geven door bijbehorende formatiebudgetten én de inhuurbudgetten die structureel zijn ingezet voor de Port of Zwolle over te dragen aan het havenbedrijf:
 - De formatie en bezetting van de havenmeesters over te dragen aan de Port of Zwolle. Om een soepele overgang mogelijk te maken, wordt aangeraden te werken met een tijdelijke overgangsperiode waarin de havenmeesters worden gedetacheerd.
 - De overige budgetten over te dragen aan de Port of Zwolle zonder bijbehorende formatie. De Port of Zwolle kan hiervan zelf personeel aantrekken zodat samenbrengen van taken mogelijk is.
- De Port of Zwolle een PIOFACH-budget mee te geven. Idealiter bedraagt deze bijdrage het daadwerkelijke budget dat nu in iedere individuele gemeente per fte geldt. Bij gebrek aan inzicht in deze budgetten wordt dit vanuit praktische overwegingen op 2026 forfaitair vastgesteld op 30,5% van de kosten van het personeel dat de gemeente overdraagt.
- De bijdragen jaarlijks te indexeren op basis van de volgende indices. Zo blijft de slagkracht bij de Port of Zwolle na overdracht van taken in stand.
 - De basisbijdrage en de bijdrage voor aanvullende taken op basis van de CAO-ontwikkelingen;
 - De PIOFACH-taken op basis van de DPI.
- Het detailontwerp van de nieuwe organisatie, met de organisatie-inrichting in drie lijnteamen en een managementteam vast te stellen.

Bovenstaande besluiten zien er per gemeente als volgt uit voor de begroting van 2026.

Bijdrage 2026	Kampen	Meppel	Zwolle	Totaal
Huidig	€ 203.000	€ 203.000	€ 203.000	€ 609.000
Aanvullende taken	€ 177.324	€ 123.200	€ 113.687	€ 414.211
PIOFACH	€ 53.733	€ 37.332	€ 34.450	€ 125.515
Totaal	€ 434.057	€ 363.532	€ 351.137	€ 1.148.726

Bij gelijkblijvende omstandigheden – dat wil zeggen dat hetzelfde personeel gedetacheerd blijft en er geen andere of extra aanvullende taken worden overgedragen – zien de bovenstaande besluiten er financieel per gemeente in 2027 als volgt uit:

Bijdrage 2027 inclusief inflatie	Kampen	Meppel	Zwolle	Totaal
Huidig	€ 206.248	€ 206.248	€ 206.248	€ 618.744
Aanvullende taken	€ 180.161	€ 125.171	€ 115.506	€ 420.838
PIOFACH	€ 54.679	€ 37.990	€ 35.056	€ 127.725
Totaal	€ 441.088	€ 369.409	€ 356.810	€ 1.167.307

Bijlage 1. De voorlopige besluiten uit de strategiefase

B.1.1 Besluiten over de te formaliseren taken en verantwoordelijkheden

Tijdens de ALV van 29 mei 2024 hebben de bestuurders de volgende principebesluiten genomen.

- Gemeenten besluiten dat Port of Zwolle de regie neemt in het relatiebeheer met andere internationale knooppunten.
- Gemeenten besluiten dat Port of Zwolle de lead neemt in de afstemming met andere overheidslagen over lobby voor de benodigde infrastructuur rond de haven. De formele verantwoordelijkheid voor relatiebeheer met andere overheidslagen ligt bij Regio Zwolle.
- Gemeenten besluiten dat Port of Zwolle de regie neemt bij het in kaart brengen van de benodigde energiemodaliteiten in het havengebied en ontwikkelingen daaromtrent.
- Gemeenten besluiten dat Port of Zwolle formeel verantwoordelijk is voor de marketing en voor het aantrekken van de gewenste bedrijvigheid passend in de strategie en ambities van Port of Zwolle.
- Gemeenten besluiten dat Port of Zwolle formeel verantwoordelijk is voor relatiebeheer met huidige en potentiële nieuwe bedrijven.
- Gemeenten besluiten dat Port of Zwolle bevoegd is voor het uitvoeren van nautische taken voor een vlotte en veilige afhandeling van de scheepvaart, zoals het begeleiden van scheepvaart en het maken van havengeld-regelingen.
- Gemeenten besluiten hun publiekrechtelijk instrumentarium te harmoniseren en in te zetten voor het voeren van gezamenlijk grondbeleid.

B.1.2 Besluiten over de koers van Port of Zwolle

Tijdens de ALV van 29 mei 2024 hebben de bestuurders de volgende principebesluiten genomen.

- De gemeenten bekrachtigen nogmaals de ambities geformuleerd in het ambitiedocument en het geschetste toekomstbeeld in het havenplan.
- De gemeenten besluiten dat de ruimte in Port of Zwolle optimaal wordt benut voor havengebonden activiteiten.
- De gemeenten vinden het cruciaal dat er een goed vestigingsklimaat is en erkennen daarin het belang van energiezeekerheid voor bedrijven. Dit vereist in onzekere tijden en technologische innovatie dat Port of Zwolle scenario's ontwikkelt om hierin te kunnen blijven voorzien.
- De gemeenten besluiten dat Port of Zwolle zich bij het aantrekken van bedrijven naar de regio vooral richt op bedrijven die passen binnen de economische profielen zoals geformuleerd in het havenplan.
- De gemeenten vragen aan Port of Zwolle om hun ruimtebehoefte te articuleren. Een eventueel besluit om die ruimte ook te maken ligt bij de gemeenten.

B.1.3 Besluiten over onderwerpen waar nog discussie over was

Tijdens de ALV van 29 mei 2024 hebben de bestuurders de volgende principebesluiten genomen.

- Het voeren van samenhangend grondbeleid.
 - De bestuurders staan in principe achter het in beheer brengen van grondposities bij Port of Zwolle (optie 3), mits dit financieel haalbaar is en wenselijk vanuit strategie
- Het samenhangend aansturen van inspectie, beheer, en onderhoud- en herstelwerkzaamheden.
 - De bestuurders staan achter het overbrengen van de taken inspectie, beheer en onderhoud- en herstelwerkzaamheden naar Port of Zwolle (optie 2), mits er een duidelijke onderbouwing is voor het verbeteren van de dienstverlening.
- Het samenhangend aansturen van personeel.
 - De bestuurders staan achter het besluit om personeel in dienst te nemen bij Port of Zwolle (optie 3), mits er een duidelijke onderbouwing komt voor het verbeteren van de dienstverlening.

B.1.4 De geest waarin deze besluiten zijn genomen

De bestuurders hebben aangegeven dat ze deze beweging als een eerste stap zien naar een sterke haven. De komende jaren wordt gezien wat er nog meer nodig is.

Ook is de afspraak dat een principebesluit een principe is. Daar kan je op terugkomen in latere fases van dit traject als de uitwerking niet bevalt.

Bijlage 2. De voorlopige besluiten over het hoofdontwerp

Tijdens de ALV van 26 maart 2025 hebben de bestuurders de volgende principebesluiten genomen.

1. Gemeenten besluiten tot uitwerking van de ‘‘robuuste organisatie’’ Variant 3 zoals genoemd in paragraaf 3.2.1 en 3.2.2 van het onderliggende rapport. Onder voorbehoud dat in de detailfase nadrukkelijk moet worden aangetoond dat deze variant budgetneutraal geïmplementeerd kan worden.
2. De gemeenten besluiten dat voor dit voorliggende besluit de formatieve inschattingen voldoende onderbouwd zijn om de besluitvorming op te baseren.
3. De gemeenten besluiten nadat de detailfase is uitgewerkt of vanuit de bestaande begrotingen de formatieruimte wordt vrijgemaakt. .
4. De gemeenten besluiten om het inlenen van de overheadtaken bij een van de gemeenten in te lenen uit te werken en te onderbouwen in de detailfase om te kunnen beoordelen of dat werkbaar is.
5. De gemeenten besluiten in principe om de voorgestelde structuur van aansturing tussen de gemeenten en de PoZ over te nemen. De bestuurders gaan in gesprek met de raden over hoe hun grip vorm te geven.
6. De gemeenten gaan uit van het principe ‘‘mens volgt werk’’. Nadere uitwerking in de detailfase is noodzakelijk om verdere procedures te kunnen starten.
7. De gemeente besluiten drie jaar na implementatie de doorontwikkeling te evalueren.
8. De gemeenten besluiten dat de Port of Zwolle en de gemeenten inzetten op samenwerking en uitwisseling van informatie tussen betrokken gemeenten en stakeholders. De gemeenten blijven zelf aan zet als het gaat om grondstrategie in de havens.
9. De gemeenten besluiten Port of Zwolle de rol als strategisch adviseur in de grondontwikkeling toe te kennen. Het accent ligt op het stimuleren van samenwerking en uitwisseling van informatie tussen betrokken gemeenten en stakeholders. De gemeenten blijven zelf aan zet als het gaat om grondstrategie in de havens en verantwoordelijk voor het grondbeleid. Voor een leidende rol van Port of Zwolle is nu onvoldoende draagvlak.
10. Gemeenten besluiten binnen de scope van het huidige verzelfstandigingstraject geen gronden over te dragen aan Port of Zwolle.
11. Gemeenten nemen het besluit om in hun aansturing van watergebonden inspectie, beheer en onderhoud- en herstelwerkzaamheden in de havengebieden intensiever te gaan samenwerken door kennis uit te wisselen in een nieuw op te richten beheertafel.
12. Gemeenten besluiten om bij watergebonden beheeractiviteiten in de havengebieden samen te gaan werken door kennisuitwisseling van hun aansturing van inspectie, beheer en onderhoud- en herstelwerkzaamheden en in te zetten op het uniformeren van onderhoudsstandaarden en het optimaliseren van de uitvoering.

13. Gemeenten nemen het besluit om aansturing van havengebonden inspectie, beheer en onderhoud- en herstelwerkzaamheden over te brengen naar Port of Zwolle indien dit goed onderbouwd bijdraagt aan de verbetering van de dienstverlening.
14. Gemeenten besluiten gezamenlijk in 2025 te onderzoeken of het uniformeren van havengelden verstandig is.