



Bedrijfsplan Port of Zwolle 2021 – 2025

Port of Zwolle | Port of Opportunities

Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. Terugblik	3
2. Visie 2035 Port of Zwolle	3
3. Bedrijfsplan 2021 – 2025 Port of Zwolle.....	5
3.1 Fase 1. Dienstverlening op orde	5
3.2 Fase 2. Veiligheid	5
3.3 Fase 3. Versterking Netwerk (2022-2024)	7
3.4 Fase 4. Ontwikkelopgaves specifieke gemeenten	9
4. Middelen en instrumenten	10
6. Maatregelen en acties	11

Inleiding

Port of Zwolle (POZ) is in 2015 opgericht door de gemeenten Meppel, Kampen en Zwolle. Deze samenwerking heeft als doel bij te dragen aan een betere dienstverlening aan gebruikers van de havens, bekendheid van Regio Zwolle als havenregio en de groei van (in)directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de regio Zwolle. Door de samenwerking in POZ ontstaat er een multifunctionele binnenhaven c.q. zeehaven met een strategische ligging ten opzichte van de mainports Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen en Schiphol. Hierbij moet worden opgemerkt dat het uitbreiden en aanpassen van het sluiscomplex in de Afsluitdijk bij Kornwerderzand een belangrijke factor is bij de uitbreiding en ontwikkeling van de havenactiviteiten.

De hoofdactiviteit van POZ bestaat uit: inzicht geven in de activiteiten en ontwikkelingen, integratie van nautische werkzaamheden, samenwerking tussen de partners, branding, marketing en communicatie en het faciliteren van de groei en de wensen van het bedrijfsleven.

De maatschappelijke opbrengst van POZ komt voort vanuit het netwerk van havens die een drijvende kracht vormen voor de regionale economie. In tijden van vooruitgang biedt een haven welvaart, in tijden van crises, een basis voor economische (en maatschappelijke) stabiliteit. Met de Regio Deal draagt POZ bij aan een groei die duurzaam, circulair en inclusief is: groeien in balans. Port of Zwolle geeft toegang tot Brede Welvaart.

Doelstellingen POZ (zoals vastgelegd in de Havenvisie 2035)

- Groei (in)directe toegevoegde waarde Regio Zwolle.
- Minstens behoud van (in)directe werkgelegenheid.
- Bevorderen duurzaamheid.
- Versterken kennis en innovatie (haven)logistiek.
- Efficiencywinst en kostenbesparing voor de deelnemers.
- Meer slagkracht en transparante havenexploitatie.
- Meer naamsbekendheid POZ.

Missie Port of Zwolle

"Port of Zwolle wil met haar havenactiviteiten op een duurzame, efficiënte, innovatieve wijze de groei van bedrijven faciliteren resulterend in toegevoegde waarde en (in)directe werkgelegenheid in de regio"

1. Terugblik

Het succes van POZ is onmiskenbaar: grote (inter)nationale bekendheid en heldere aanspreekbaarheid in de regio. Zo heeft POZ een belangrijke rol gespeeld bij het besluit over het al dan niet uitbreiden van het sluiscomplex in de Afsluitdijk bij Kornwerderzand, een essentiële factor bij de uitbreiding van de havenactiviteiten.

Daar tegenover staat dat de integratie van nautische dienstverlening onvoldoende vorm heeft gekregen en op korte termijn moet worden afgerond.

2. Visie 2035 Port of Zwolle

Port of Zwolle, logistieke hub voor het Noordoosten. In 2020 is de geactualiseerde Visie 2035 Port of Zwolle opgesteld. De gemeenteraden zijn in het najaar via een informatienota op de hoogte gesteld. De havenvisie vormt het vergezicht en kader voor het bedrijfsplan 2021 - 2025.

Port of Zwolle, een grote multifunctionele binnenhaven, met een op- en overslag van ruim 7 miljoen ton bulk en 201 duizend TEU (2019) zorgt voor een directe werkgelegenheid van circa 2.675 personen en levert een directe toegevoegde waarde van EUR 274 miljoen. De op- en overslag in de segmenten is breed verdeeld: droge en natte bulk, containers, roro, agri en zware lading. Hiermee kan Port of Zwolle vrijwel elke goederensoort behandelen. Daarbij is er voldoende ruimte in de haven voor verdere groei.

De taak van Port of Zwolle is het faciliteren van de groei en de wensen van het bedrijfsleven. Port of Zwolle heeft zelf geen lading of faciliteiten om lading op en over te slaan. De bedrijven, gevestigd in de havenregio Port of Zwolle en de regio Zwolle, zorgen voor de daadwerkelijke groei. Een groei van de op- en overslag volgt uit de economische groei van het bedrijfsleven in Regio Zwolle, in het bijzonder omdat Regio Zwolle een productieregio is. Dit betekent dat Port of Zwolle vooral een exportfunctie heeft. Deze exportfunctie biedt een kans om meer importstromen te behandelen en daarmee groei te realiseren voor de regio.

Port of Zwolle is afhankelijk van de ontwikkelingen in de zeehavens Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen en van de economische groei in Regio Zwolle. Binnen de regio is haar positie sterk, maar de groeimogelijkheden zijn begrensd door het regionale achterland van Port of Zwolle.

De gematigde groei in de containersector en afhankelijk van het scenario de gematigde groei tot lichte krimp in overige sectoren zorgt voor een bescheiden groei van de meerwaarde voor de regio in 2035. Naar verwachting groeit de directe werkgelegenheid tot maximaal 4.100 personen en de directe toegevoegde waarde tot maximaal EUR 596 miljoen euro.

De centrale doelstelling van Port of Zwolle is het in stand houden en vergroten van de regionale maatschappelijke en economische waarde op een zo duurzaam mogelijke wijze.

Het versterken van regionaal belangrijke economische clusters ondersteunt deze doelstelling. Voor 3 van de 5 economische clusters waarin de regio Zwolle sterk is (Agro & Food, Industrie & Kunststoffen en Logistiek) is Port of Zwolle relevant als facilitator van de groei. Daarbij wordt de relevantie van Port of Zwolle in 2030 alleen maar groter, omdat de genoemde sectoren relatief sterker groeien tot en met 2030.

Het toekomstperspectief laat Port of Zwolle zien als een belangrijk draaipunt in internationale ketens en netwerken. Het havenbedrijf is een koploper op het gebied van samenwerking, efficiëntie en duurzaamheid en daarmee een belangrijke pijler onder de welvaart in Regio Zwolle. Nauwe samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen leidt tot een hoogwaardige arbeidsmarkt en prettige leefomgeving en goede bereikbaarheid.

3. Bedrijfsplan 2021 – 2025 Port of Zwolle

Het bedrijfsplan, gebaseerd op de strategische agenda uit de Havenvisie 2035, is een meer concrete uitwerking van de korte en middellange termijn. In vier fases worden de contouren geschetst voor de doorontwikkeling van Port of Zwolle. Per fase is aangegeven welke acties voortvloeien uit de SWOT analyse.

3.1 Fase 1. Dienstverlening havens POZ op orde

Wat willen we bereiken?

Met deze fase wordt de basis gelegd voor een stabiele organisatie met adequate en betrokken ondersteuning vanuit de drie gemeenten.

Wat gaan we daarvoor doen?

In de periode najaar 2020, begin 2021 zullen de activiteiten worden ondernomen, gericht op het verbeteren van de dienstverlening. Met als doel uniforme digitalisering in de havens door te voeren voor onder meer de heffing van havengelden zullen de havenverordening, de haventarieven verordening en de tarieven van de drie gemeenten geharmoniseerd worden. Voor de digitale heffing van de havengelden zijn onomkeerbare besluiten genomen die nu ten uitvoer worden gebracht. Een besluit over de assets en onderhoud zal worden afgerond. De samenwerking tussen de drie gemeenten onderling in relatie tot de organisatie Port of Zwolle wordt nader uitgewerkt tot een notitie “Governance Port of Zwolle”. Het management van gemeenten stuurt op het verstevigen van een positieve samenwerkingscultuur, waarin alle betrokkenen elkaar makkelijk vinden. De juridische entiteit staat overigens niet ter discussie.

3.2 Fase 2. Veiligheid havengebied POZ prioriteit

De vernieuwing van het sluizencomplex Afsluitdijk bij Kornwerderzand maakt de komst van grotere schepen (short-sea schepen) naar ons havengebied mogelijk. Dit betekent dat er nieuwe eisen aan de veiligheid in de havens worden gesteld.

Wat willen we bereiken?

Het besef van het belang van veiligheid in zeehavens is sterk toegenomen door groeiende internationale handel, conflicten, vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen en smokkel. De havenbeveiligingswet is een uitwerking van Europese regelgeving en heeft betrekking op havens en havenfaciliteiten voor schepen die vanaf zee komen. Nu al komen er zeeschepen in het havengebied. Dat maakt een regeling urgent.

De burgemeester van een gemeente waarbinnen zich een dergelijke haven of havenfaciliteit bevindt, is autoriteit voor havenveiligheid (PSA, Port Security Authority). Hij wijst een havenveiligheidsfunctionaris (PSO, Port Security Officer) aan. Beide functionarissen kunnen voor meerdere gemeenten worden aangewezen, als een haven of havengerelateerd gebied zich over meerdere gemeenten uitstrekt.

De PSA taken zijn:

- Zorg voor de coördinatie van de vereiste havenveiligheidsmaatregelen.
- Elke vijf jaar een havenveiligheidsbeoordeling uitvoeren (ter instemming aan de minister) en evt. een havenveiligheidsplan opstellen. Voor de havenveiligheidsbeoordeling gelden gedetailleerde en gebiedsgerichte eisen (de

bedrijfsmiddelen en infrastructuur, de bedreigingen en de waarschijnlijkheid daarvan, beheersingsmaatregelen).

- (oefen)verplichtingen voor bedrijven die zeeschepen ontvangen.

We willen zo snel mogelijk toegroeien naar de situatie dat de havenveiligheid op het niveau van Port of Zwolle, dus in de havengebieden van de drie aangesloten gemeenten, op uniforme wijze is geregeld. Dit impliceert dat er in de havens en door de havenmeesters wordt gewerkt met dezelfde systemen, procedures en protocollen. Daarbij ligt ook de keuze voor om te gaan werken met één Port Security Officer en uiteindelijk ook of er voor Port of Zwolle één coördinerend burgemeester voor de havenveiligheid wordt aangewezen.

Wat gaan we daarvoor doen?

Het ontwikkeltempo van de drie aangesloten gemeenten wordt gelijk getrokken. Kampen heeft op dit moment (formeel) als enige een haven waar zeeschepen aanmeren. Kampen heeft om die reden in de zomer van 2020 een aanwijzing ontvangen van de Inspectie Leefomgeving & Transport (ILT) om de havenveiligheidsbeoordeling te actualiseren. Deze actualisatie vindt plaats in het 4e kwartaal 2020 en behelst dat het havenveiligheidsplan wordt geactualiseerd en dat daar ook een oefenseminar voor plaatsvindt. De planning voor Kampen is erop gericht om de laatste stap, het plannen van een oefenseminar, in december 2020 te nemen.

Kampen deelt de ervaringen in dit traject met de andere gemeenten. Bovendien wordt het calamiteitenplan zo ingericht dat Meppel en Zwolle, indien daar sprake van is, aan kunnen haken. Als gevolg van de verruiming van de sluis bij Kornwerderzand kan het zijn dat ook Zwolle en Meppel (vaker) zeeschepen gaan ontvangen. De waterwegen moeten hier dan wel geschikt voor zijn. Dit moet nog verder worden onderzocht.

Ook kleinere schepen die vanaf zee landinwaarts trekken kunnen vallen onder de noemer “zeeschip” en mogelijk toch Zwolle bereiken. Voor alle kades in het gebied van Port of Zwolle, die aangewezen worden als mogelijke aanmeerplek van zeeschepen, geldt dat daarvoor de zwaardere eisen van de havenveiligheidswet van toepassing zijn. Dit betekent dat aan de betrokken bedrijven eisen worden gesteld om de veiligheid op niveau te brengen en te houden. De gemeenten moeten hierop toezien.

In de loop van 2021 worden het havenveiligheidsplan geïntegreerd met het calamiteitenplan en moet het geheel van kracht worden in hele havengebied van Port of Zwolle. Op enig moment in dat traject ligt ook de keuze voor om één Port Security Officer aan te stellen voor het hele gebied. Als de integratie aldus is vorm gegeven, niet alleen op papier, maar ook in de praktijk, ligt ook de bestuurlijke keuze of de drie gemeenten voor Port of Zwolle één coördinerend burgemeester voor de havenveiligheid willen aanwijzen.

Concreet zien de vervolgstappen er nu als volgt uit:

- Kampen actualiseert het havenveiligheidsplan en deelt haar ervaringen (4e kwartaal 2020).
- Het calamiteitenplan wordt beoordeeld door de partners en wordt operationeel gemaakt, ook wordt het coördinatieschema gemeente Zwolle tegen het licht gehouden (4e kwartaal 2020).

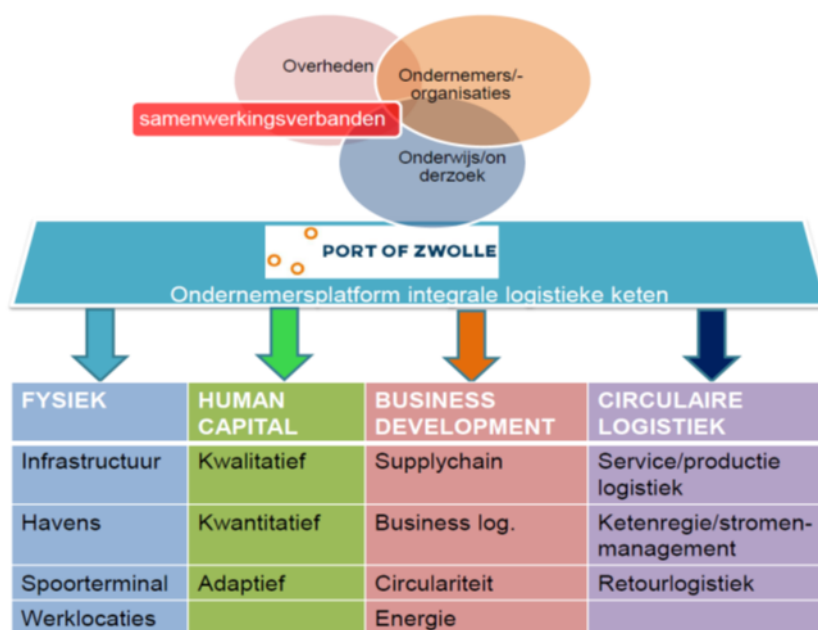
- Het havenveiligheidsplan Kampen wordt opgenomen in het calamiteitenplan (4e kwartaal 2020).
- Beoordelen of het havenveiligheidsplan Kampen gelijkkelijk van toepassing wordt voor de betreffende delen van Zwolle en Meppel en wat daarvoor praktisch geregeld moet worden (1e kwartaal 2021).
- Besluitvorming over organisatie van de havenveiligheid in Port of Zwolle (2e kwartaal 2021):
 - Gezamenlijk calamiteitenplan en havenveiligheidsplan.
 - De havenmeesters werken met uniforme plannen en procedures.
 - Wel of niet één Port Security Officer.
- Implementeren gezamenlijke organisatie havenveiligheid, inclusief oefenseminar (2e en 3e kwartaal 2021).
- Bestuurlijke keuze wel of niet één coördinerend burgemeester (4e kwartaal 2021).

3.3 Fase 3. POZ stuurt op versterking netwerk (2022-2024)

Port of Zwolle is voortgekomen vanuit de logistieke regio Zwolle-Kampen-Meppel (ZKM), onderdeel van Regio Zwolle. Door versterking van de samenwerking en de opbouw van een logistiek netwerk wordt de economische ontwikkeling van de regio gestimuleerd.

Wat willen we bereiken?

Met de “Stip op de Horizon” (2019), de nieuwe logistieke visie van ZKM, is een kader vastgelegd om het havenbedrijf Port of Zwolle een positie te geven in het werkveld van ondernemers en (semi) overheden. Ook al kent Regio Zwolle een laagdrempelige organisatiegraad met een hoge betrokkenheid van (veel) partijen, ondernemers vinden in dit veld de weg vaak niet. Port of Zwolle zal hierin een intermediair vormen rond de kernkwaliteiten: ‘ondernemerstaal’ – ‘verstand van vervoer en verladers’ – ‘breekijzer in Den Haag en Brussel’ – ‘gastheer voor de havenregio’ – ‘aanvoerder PR en promotie’. Was dat eerst nog fysiek georiënteerd rond havens, nu is de scope verbreed naar drie andere pijlers, zoals hieronder verbeeld.



De vier pijlers onder Port of Zwolle

De pijlers onder de ontwikkeling van Port of Zwolle zijn alle vier van belang voor de toekomstige economische ontwikkeling van de regio. Ze bevinden zich echter alle vier in een andere fase van hun ontwikkeling.

- **Fysiek**
Dit is de bekendste pijler. Vanaf de start van Port of Zwolle is rond dit thema al veel gebeurd. De ontwikkeling van nieuwe multimodale werklocaties rondom havens en logistiek wordt gezamenlijk benaderd en het netwerk van (logistieke) ondernemers bewijst haar waarde.
De volgende stap is het ontwikkelen van een gezamenlijke investeringsagenda waarin de gewenste majeure infrastructurele projecten zijn opgenomen. De ambities van de regio rondom logistiek vragen een investering van meer dan 200 miljoen euro. De inzet van Port of Zwolle is noodzakelijk voor de coördinatie en lobby richting provincies, rijk en Europa om deze investeringen mogelijk te maken.
- **Human Capital**
Regio Zwolle ziet ‘menselijk kapitaal’ als cruciaal voor de toekomst. Als intermediair tussen bedrijfsleven, overheden en onderwijs neemt Port of Zwolle hierin een belangrijke rol. De regisseur voor de sectortafel logistieke arbeidsmarkt Regio Zwolle opereert dan ook onder de vlag van Port of Zwolle.
- **Business Development**
Port of Zwolle wil graag een enabler van Business Development zijn, gericht op innovatie. Daarbij wordt gefocust op zowel ontwikkelingen binnen bedrijven, die aansluiten op de fysieke en digitale infrastructuur, als op ontwikkelingen die aansluiten op de transitie rondom energie en circulariteit. Deze ontwikkelingen bieden kansen voor nieuwe economische activiteit waarmee onze regio voorop kan lopen.
- **Circulaire Logistiek**
Port of Zwolle is de paraplu voor een brede ontwikkeling gericht op het realiseren van een circulair economisch systeem. We geven invulling aan de klimaatdoelstellingen op oude en nieuwe werklocaties. We dragen bij aan groeien in balans: accommoderen van de groei van economie en samenleving die sociaal, leefbaar duurzaam, gezond en klimaatbestendig is.
De Regio Deal Regio Zwolle geeft met een subsidiebijdrage een impuls aan de ontwikkeling van Port of Zwolle als ‘logistieke hub voor circulaire bedrijvigheid’. De gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel, het Noordelijk Innovatielab Circulaire Economie (NICE) kunnen hierdoor nieuwe plannen voor ontwikkeling van havens, een bovenregionaal bedrijventerrein én business development gaan opstarten. Naast de meerwaarde in de samenwerking en het integreren van circulair business development richt iedere gebiedsontwikkeling zich op een eigen hoofdthema, die ook input vormt voor andere gebiedsontwikkelingen. Deze ‘icoonprojecten’ zijn in de Regio Deal Regio Zwolle als volgt benoemd:
 1. Positieve energie in Kampen: Port of Zwolle als batterij voor stad en regio door combinatie van gebiedsontwikkeling en energieopwekking.
 2. Waardevolle grondstoffen in Meppel: Port of Zwolle als upcycle hub voor stad en regio.
 3. Circulair knooppunt in Zwolle: Port of Zwolle als klimaatadaptieve hotspot voor stad en regio.

4. Circulaire innovatie voor de hele logistieke keten: Port of Zwolle als circulair MKB-lab voor stad en regio.

Wat gaan we daarvoor doen?

Port of Zwolle

- Lobby en coördinatie investeringsagenda logistiek (zie pijler Fysiek).
- Ontwikkelen van het logistieke netwerk voor Regio Zwolle naar dé verzamelplaats of hotspot voor alle logistieke uitdagingen.
- Ontwikkelen tot een belangrijke sparringpartner voor logistiek business development.
- Verbinder tussen de projecten uit de Regio Deal Regio Zwolle.
- Organiseren en gastheerschap netwerkevents in nauwe samenwerking met het Logistiek Netwerk Regio Zwolle.
- Samenwerking met OostNL en Marketing Oost actief inzetten voor internationale verbreding.

Gemeenten

- Vaststellen investeringsagenda logistiek en implementeren in projecten.
- Sterker positioneren van Port of Zwolle richting ondernemers met vragen over logistiek, business development of human capital.
- Uitvoeren deelprojecten Regio Deal Regio Zwolle.

3.4 Fase 4. Bijdrage POZ aan ontwikkelopgaves specifieke gemeenten

We zien diverse ontwikkelingen rondom havens en logistiek. Vanuit haar verbindende functie speelt Port of Zwolle een belangrijke rol in het aanjagen en faciliteren van deze ontwikkelingen. Door de ontwikkelingen te prioriteren op basis van hun bijdrage aan de versterking van de economische structuur van de regio (met betrekking economische ontwikkeling, arbeidsplaatsen en fysieke randvoorwaarden) wordt gestuurd op een optimale bijdrage en rol van Port of Zwolle.

Zo wordt er binnen de gemeenten Kampen en Meppel al geruime tijd gesproken over onderzoek naar de mogelijkheden van uitbreiding van het havengebied. De behoefte aan watergebonden kavels voor het bedrijfsleven in combinatie met de uitbreiding van de sluizen bij Kornwerderzand en het uitdiepen van de vaargeul op het IJsselmeer zijn belangrijke aspecten voor een succesvol POZ. Bij de gesprekken over havenuitbreiding zal duurzaamheid een belangrijke rol spelen. De ontwikkeling van nieuwe havens wordt in eerste instantie onder gemeentelijke bevoegdheid 'op de agenda' gezet, waarbij het havenbedrijf kennis en expertise inbrengt. Voordat overgegaan wordt tot de daadwerkelijke gebiedsontwikkeling worden samen met de gemeenten scenario's uitgewerkt om de Port of Zwolle hierbij te betrekken. Deze scenario's gaan van een rol als adviseur en acquisiteur tot op termijn participeren in een PPS-constructie.

Voor het bestaand havengebied binnen Port Of Zwolle vervult de directie een belangrijk rol in het aanjagen en verbinden op kwaliteitsverbetering. Dit betekent aansluiten op de ambities uit de Regio Deal Regio Zwolle om Port of Zwolle tot logistieke hub voor circulaire bedrijvigheid te verheffen. Ook op operationeel niveau zal Port of Zwolle de voorzieningen

en de kwaliteit van havens en vaarwegen op een hoger duurzaam en uniform niveau trekken. Port of Zwolle onderhoudt daartoe contacten met de eigenaren (overheden en privaat) van de vaarwegen en kades.

4. Sturing, middelen en instrumenten

Bij de oprichting van Port of Zwolle is gekozen voor de vorm Coöperatie U.A. als juridische entiteit. Een vorm die bij uitstek geschikt is voor samenwerking en het verrichten van activiteiten ten behoeve van haar leden (in casu: de gemeenten). De coöperatie biedt de mogelijkheid voor een Raad van Commissarissen dan wel Raad van Advies. Bij de Port of Zwolle is gekozen voor een Raad van Advies.

De verantwoordelijkheden van de gemeentes, de algemene ledenvergadering (ALV), de Raad van Advies en de directeur is vastgelegd in statuten. De wijze waarop deze verantwoordelijkheden in onderlinge samenhang bijdragen aan het doel van de POZ is vastgelegd in een nota governance (in wording). Op deze wijze verwachten de drie gemeenten samen met Port of Zwolle eendrachtig de vier ontwikkelfasen vorm te geven.

De ALV stelt jaarlijks het jaarplan, de begroting, jaarrekening en tussentijdse rapportages vast. Bij de bespreking van de begroting wordt de vertaling van het voorliggende bedrijfsplan naar de eerstkomend jaarschijf zichtbaar.

De coöperatie ontvangt ter realisatie van haar doelstellingen bijdragen van de drie gemeentes. De doelstellingen worden ook door andere overheden onderschreven, waarmee aanvullende subsidiestromen met een meer tijdelijk karakter verkregen zijn en worden. In onderstaand overzicht worden de diverse producten weergegeven met de kosten. De subsidie-inkomsten zijn naar aard van het doel van verstrekken toegewezen als opbrengsten voor de producten. De meerjarenbegroting ziet er als volgt uit. Jaarschijf 2021 is middels aparte besluitvorming goedgekeurd door de ALV (januari 2021). Vanaf 2023 ligt er een opgave om de kosten en opbrengsten in evenwicht te brengen.

(x 1000)	Autorisatie		Ter kennisname					
	2021		2022		2023		2024	
Product	Opbrengsten	Kosten	Opbrengsten	Kosten	Opbrengsten	Kosten	Opbrengsten	Kosten
Netwerk, lobby ondernemers	-400	400	-320	325	-225	325	-225	325
Dienstverlening aan Schippers	-40	40	-40	40	-40	40	-40	40
Subsidie Platform Schippers	-5	5	-5	5	-5	5	-5	5
Subsidie DUAL Ports	-2	2	-2	2	0	0	0	0
Subsidie NON STOP	-162	162	-113	113	-63	63	-63	63

Subsidie RegioDeal	??	??						
Totaal	-609	609	-480	485	-333	433	-333	433
Saldo		0		5		100		100

6. Maatregelen en acties

A Sterktes	MAATREGELEN
Port of Zwolle marktleider voor watergebonden transport in regionale achterland.	Verder uitbouwen binnen de regio en Noord Nederland, verdiepen qua thema's en richten op verdere internationalisering. Actie: directie POZ
Port of Zwolle heeft een spilfunctie in internationale transportbewegingen (wederuitvoer).	Spilfunctie beter communiceren en benadrukken en breder trekken bijvoorbeeld rond duurzaamheid. Actie: directie POZ
Port of Zwolle heeft belangrijke spelers op het gebied van maakindustrie in haar havengebied (waaronder wereldspeler Scania).	Belangrijke constatering in een regio die zich profileert als MKB regio. Illustratie van kleindenken van Regio Zwolle nu, naar grootdenken Regio Zwolle 2.0, 4 ^e economie van Nederland. Actie: BO ZKM, ALV en RvA en directie POZ
Groeimogelijkheden: ruimte voor uitbreiding nabij Kampen (Melmerhaven) en Meppel (Oevers S).	Benadruk groei niet alleen in hectares nat, maar ook in groei in thema's als circulariteit, energie en shortseashipping (CO2 reductie). Benutten van de 8 ton die POZ ter beschikking is gesteld voor duurzaam vervoer in het kader van DUAL PORTS (zie kader hieronder): CO2 reductie en waterstofproductie. Als cofinanciering kunnen middelen uit de Regio Deal dienen. Actie: BO ZKM, ALV en RvA en directie POZ
Terminals bevinden zich dicht bij eindgebruikers.	Neem op in USP's van deze regio: multimodaal ontsloten Actie: Directie POZ
Hoge frequentie afvaarten in de binnenvaart richting Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen.	Argument voor meer interactie met vervoerders en verladers vooral ook breder te trekken, zoals retourlading als een duurzaamheidstool: energiebesparing. Actie: directie POZ
Beleid: prioriteit voor logistiek.	Logistiek beschouwen als tweesnijdend mes: als sector en als smeermiddel voor de gehele economie. Actie: BO ZKM en directie POZ
Port of Zwolle heeft zich ontwikkeld tot een sterk merk en heeft vertrouwen	Warm houden.

vanuit het bedrijfsleven.	Actie: BO ZKM, ALV en RvA en directie POZ
B Zwaktes	MAATREGELEN
Diepgang haven.	De (Zuiderzeehaven) haven van Kampen heeft een ontwerpdiepte van 4,5 meter. Dossieronderzoek moet uitwijzen of de kades toelaten dieper te baggeren. Kan dat niet dan is dat een extra argument voor een nieuwe haven. Actie: gemeente Kampen
Geen eigen grond → minder mogelijkheden sturing.	Grond dossiers liggen gevoelig. De eerste vijf jaar blijven gronden in beheer van de gemeenten. Sturing op gebiedsontwikkeling, acquisitie en uitgifte zijn opties voor onderzoek. Ontwikkelingen op haalbaarheid toetsen. Actie: ZKM
Niet water-gebonden bedrijven actief in havengebied.	Onderzoek moet uitwijzen hoeveel bedrijven dit betreft en in welke mate dit Port of Zwolle verzwakt in haar ambities. Actie: POZ
Milieu-/geluid wetgeving beperken ruimte voor groei.	Dat is landelijk breed de situatie. Onderdeel van de Regio Deal Regio Zwolle: <i>Logistieke hub voor circulaire bedrijvigheid</i> , voorziet in een onderdeel (claim) experimenteerruimte waarin de stikstofwetgeving tijdelijk opgerekt wordt ten faveure van een klimaat-positieve bijdrage. Dat betekent: Port of Zwolle één van koplopers in de nieuwe PAS. Uitvoeren Regio Deal en DUAL PORTS/NON STOP Actie: ZKM
Verskillende regelingen binnen havengebied Port of Zwolle.	Dat is beperkt, inzichtelijk en oplosbaar. Eind 2020 is er één lijn voor alle regelingen. Actie: POZ
Lage digitaliseringsgraad	Dat is inzichtelijk en oplosbaar. Eind 2020 is dit opgelost. Actie: POZ
C Kansen	MAATREGELEN
Modal shift bestaande goederenstromen.	Verder intensiveren binnen de regio en nationaal optimaliseren via short sea shipping. Actie: directie POZ en gemeente Kampen
Uitbreiding door aantrekken importstromen met name uit de Duitse markt. Port of Zwolle is nu met name een exporthaven (Regio Zwolle, 2019).	Meer dan voorheen zal PoZ actief zijn in de Duitse netwerken, beurzen en markten ten behoeve van acquisitie. Het gaat hier vooral om stukgoed (breakbulk) Actie: directie POZ
Verdere inzet op Oost-Europese markt.	Internationalisering door niet alleen te richten op de mainports Randstad, maar ook op de Oost-Europese markt.

	Actie: ALV en RvA en directie POZ
Groei bestaande bedrijven (laten excelleren).	Benadruk groei niet alleen in omzet en werk, maar ook door groei in thema's als circulariteit en energie. Actie: BO ZKM, ALV en RvA en directie POZ
Aantrekken nieuwe bedrijven (resultaat vestigingsklimaat).	Benadruk groei niet alleen in omzet en werk, maar ook door groei in thema's als circulariteit en energie Actie: BO ZKM, ALV en RvA en directie POZ
Ondernemend ontwikkelen Port of Zwolle.	Zie POZ als intermediair tussen overheid en bedrijfsleven, als commerciële partij met ondernemersjargon. Actie: directie POZ
Ontwikkeling van een spoorterminal.	Zwolle en provincie werken aan de haalbaarheid. Actie: gemeente Zwolle en directie POZ
Samenwerking gemeenten zoals Staphorst, Zwartewaterland en Urk en samenwerking met provincies Drenthe en Overijssel.	Samenwerking met gemeenten en provincies uitbouwen. Actie: BO ZKM en directie POZ
Samenwerking met Port of Deventer en Port of Twente in Ports of Logistics Overijssel	Sluit aan bij de vorige
Verdieping van de vaargeul Meppel-IJsselmeer (VIJM) en verbreding van de sluis Kornwerderzand.	Paradepaardjes van de mobiliteit. Ook richten op A28 en A50/N50. Sluis en vaargeulen bieden kansen voor Short sea shipping → CO2 reductie → DUAL PORTS/NON STOP. Actie: BO ZKM, ALV en RvA en directie POZ
D Bedreigingen	MAATREGELEN
Afhankelijkheid van beleid gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat (bv. kosten sluisbediening).	Dat is gegeven. Gemeenten sturen op de sterkte van het samenwerkingsverband: de drie gemeenten bundelen expertise en verdelen taken. Dat betekent hoge kwaliteit van werken, snelheid in handelen en adequate vertegenwoordiging in het netwerk, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Bestendigen en versterken. Actie: ZKM
Afhankelijkheid van financiering gemeenten.	Port of Zwolle is een netwerkorganisatie van en namens de drie gemeenten. POZ opereert niet in de financiële markt en kent een stabiele inkomensstroom vanuit de gemeenten. Gemeenten dragen dan ook zorg voor de financiering. De organisatie van POZ mag niet afhankelijk worden van incidentele externe subsidies. Actie: ZKM
Afhankelijkheid van vestigingsklimaat regio	POZ is sleutel voor verbetering van vestigingsklimaat. Havens zijn drager voor duurzame economische ontwikkeling. Voortzetten ontwikkeling POZ. Actie: PoZ
Brexit: er is veel handel	Uit de Regio Zwolle-monitor blijkt dat een klein deel van de

met de VK en veel handel met de Duitse regio die naar verwachting het meest wordt getroffen.	handel met het VK is. De verwachting is dat nieuwe vormen van connecties nieuwe handel oplevert. Verkenning en actualiteit volgen. Actie: POZ
Toenemende krapte op de arbeidsmarkt, 1 op de 5 bedrijven heeft een personeelstekort.	Regio Deal HCA verbetert deze situatie. Daarnaast moet productiviteit in Regio Zwolle omhoog. Voor Port of Zwolle betekent dat gebruik maken van het Investeringsfond (WoWi-fonds) om productiviteit te verhogen. Vergt Regio Zwolle brede aanpak. Actie: POZ