

Raadsplein besluitvormend

Datum 21 september 2015

onderwerp Oprichting havenbedrijf "Port of Zwolle"
portefeuillehouder Rene de Heer
informant Maar - de Vries, J van (Janna) 2612
eenheid/afdeling Ontwikkeling OWA

Voorgesteld besluit raad

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

- 1 Op grond van artikel 160 Gemeentewet wensen en bedenkingen kenbaar te maken met betrekking tot het collegebesluit samen met de gemeenten Meppel en Kampen tot oprichting en deelneming in "Port of Zwolle Coöperatie U.A." met één statutair directeur en een driehoofdige Raad van Advies.
- 2 De haven gerelateerde activiteiten van de Gemeente Zwolle gefaseerd over te laten gaan naar Port of Zwolle Coöperatie U.A, te starten met lobby, marketing, acquisitie, kennisdeling en fondsenwerving.
- 3 Een totaal krediet van € 225.000,-- beschikbaar te stellen voor de exploitatie van 2016 t/m 2018 en dit bedrag als volgt te dekken:
 - € 75.000,-- in 2016 (fase 1) uit het budget cluster Logistiek Regio Zwolle (*Zie raadsvoorstel 'Budget economisch cluster Logistiek Regio Zwolle'*)
 - € 150.000,-- in 2017 (fase 2) en 2018 (fase 3) uit het inverdieneffect van het nieuwe bediensysteem (op afstand) voor bruggen/sluizen á € 45.000,-- per jaar vanaf 2017 (= 3,5 jaar) via de Reserve Nog uit te voeren Werken Fysiek Eenheid Ontwikkeling. (*Zie raadsvoorstel 'Toekomstig systeem brug en sluisbediening Kop van Overijssel'*)

Beslisnota voor de raad

Datum 25 juni 2015

Onderwerp Oprichting havenbedrijf "Port of Zwolle"
Versienummer 4

Portefeuillehouder R.E. de Heer

Informant J. van Maar
Eenheid/Afdeling Ontwikkeling / OWA
Telefoon (038) 498 2612
Email J.van.Maar@zwolle.nl

Bijlagen

1. Akte van oprichting Port of Zwolle coöperatie U.A. (Uitgesloten Aansprakelijkheid)
2. Samenwerkingsovereenkomst inclusief dienstverleningsovereenkomsten tussen gemeente Zwolle, gemeente Meppel, gemeente Kampen en Port of Zwolle Coöperatie U.A.
3. Aanleiding en achtergrond Port of Zwolle
4. Governance structuur
5. Planning en Control matrix
6. De weg naar een gezamenlijk havenbedrijf Port of Zwolle

De raad wordt voorgesteld te besluiten om:

- 1 Op grond van artikel 160 Gemeentewet wensen en bedenkingen kenbaar te maken met betrekking tot het collegebesluit samen met de gemeenten Meppel en Kampen tot oprichting en deelneming in "Port of Zwolle Coöperatie U.A. " met één statutair directeur en een driehoofdige Raad van Advies.
- 2 De haven gerelateerde activiteiten van de Gemeente Zwolle gefaseerd over te laten gaan naar Port of Zwolle Coöperatie U.A, te starten met lobby, marketing, acquisitie, kennisdeling en fondsenwerving.
- 3 Een totaal krediet van € 225.000,-- beschikbaar te stellen voor de exploitatie van 2016 t/m 2018 en dit bedrag als volgt te dekken:
 - € 75.000,-- in 2016 (fase 1) uit het budget cluster Logistiek Regio Zwolle (Zie raadsvoorstel 'Budget economisch cluster Logistiek Regio Zwolle')
 - € 150.000,-- in 2017 (fase 2) en 2018 (fase 3) uit het inverdieneffect van het nieuwe bediensysteem (op afstand) voor bruggen/sluizen á € 45.000,-- per jaar vanaf 2017 (= 3,5 jaar) via de Reserve Nog uit te voeren Werken Fysiek Eenheid Ontwikkeling. (Zie raadsvoorstel 'Toekomstig systeem brug en sluisbediening Kop van Overijssel')

Datum 25 juni 2015

Inleiding

Binnen de regio Zwolle werken de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel al geruime tijd aan versterking van de logistiek en havens binnen de regio. Hiervoor is op 17 december 2012 door de raad van Zwolle een havensvisie, logistieke visie en uitvoeringsplan vastgesteld.

Op 21 december 2013 hebben de drie gemeenten een intentieovereenkomst getekend om tot oprichting van een gezamenlijk havenbedrijf te komen.

De strategie voor duurzame versterking en investering in de Zwolse havens op bedrijventerrein Voorst is ingezet op basis van de Binnenhavenanalyse van Ecorys (2009). Dankzij de toenmalige Quick win regeling van het rijk en met co-financiering van de provincie Overijssel en de gemeente Zwolle is in de periode 2010 -2013 voor ca. € 2,5 mln. geïnvesteerd in de verdieping van de Voorster-, Katwolder- en Margriethaven, en de renovatie en vergroting van de Margriethaven.

De bovengenoemde regionale visievorming met Kampen en Meppel (2012) was hier een vervolgstap op.

We beseffen dat Zwolle in een kansrijke delta ligt met betrekking tot tenminste 3 aspecten:

1. Bescherming tegen het water (Hoogwaterbeschermingsprogramma)
2. Leefomgevingskwaliteit van het water (Wateragenda, Klimaatbestendige stad)
3. Water als drager voor economische ontwikkeling (Havensvisie)

Waarom een havenbedrijf?

De oprichting van een gezamenlijk havenbedrijf is een logische stap om de internationale concurrentiepositie van onze binnenhavens en daarmee de economische waarde van onze regio te versterken. Dit zit in het vergroten van de ladingstromen naar de regio en daarmee het creëren van extra werkgelegenheid. De havens van Zwolle, Kampen en Meppel zijn afzonderlijk niet groot genoeg om een serieuze achterlandpartner voor Rotterdam, Amsterdam en andere internationale havens te vormen. Landelijk zijn inmiddels in meer regio's initiatieven ontstaan voor bundeling van havenactiviteiten in één regionaal havenbedrijf. Op dit moment loopt de regio Zwolle als relatief wat kleinere binnenhavenregio redelijk voorop, gesteund door de provincie Overijssel. Daarom is nu de kans om te verzilveren wat in de visies en intentieovereenkomst is aangekondigd.

Door bundeling van krachten en het aantrekken van een directeur als boegbeeld worden economische groei en werkgelegenheid alsmede de profilering en de lobby bevorderd. Tegen deze achtergrond ligt het besluit voor samen met de gemeenten Meppel en Kampen te investeren in de oprichting en deelneming in "Port of Zwolle Coöperatie U.A."

Deze nieuwe entiteit krijgt één statutair directeur en een driehoofdige raad van advies.

Uit onderzoeken (2009 – 2014) naar de havenpositie van de afzonderlijke gemeenten is gebleken:

- De wet- & regelgeving verschilt bij de drie gemeenten;
- De havengeldregelingen en wijze van inning lopen zeer uiteen en behoeven verbetering;
- Het nautisch beheer (havengeldinning, brug- en sluisbediening, taken havenmeester) kan nog verder professionaliseren;
- De havenactiviteiten worden bij de drie gemeenten op een verschillende wijze aangestuurd;
- Het vestigingsklimaat verdient meer aandacht;
- De mainports Rotterdam en Amsterdam sturen aan op regionale (en geclusterde) achterlandhubs;
- Er is onvoldoende aandacht geweest voor lobby, branding en marketing van de havens;
- Binnen de drie gemeenten is nu geen sprake van een zelfstandige havenexploitatie.

Datum 25 juni 2015

Om uit te kunnen groeien tot de logistieke regio van het noorden die interessant is als regionale achterlandhub voor Rotterdam en Amsterdam, moeten slagen worden gemaakt. De beste vorm om tot de vereiste economische meerwaarde te komen is een gezamenlijk havenbedrijf. Op termijn zal een gezamenlijk havenbedrijf leiden tot toename van ladingstromen, waarmee het openbaar belang wordt gediend. In het begin gaat de “kost voor de baat uit”. Immers, met de oprichting en ontwikkeling van een nieuw havenbedrijf zijn kosten gemoeid die door de deelnemende gemeenten moeten worden opgebracht. Deze kosten zullen overigens voor (een overgroot) deel kunnen worden gedekt uit provinciale en Europese subsidies en efficiencyvoordelen.

Oprichting havenbedrijf in fasen

Na oprichting van de entiteit (Q3 2015) verloopt het proces voor de inrichting van het havenbedrijf geleidelijk. Er is sprake van 3 fasen met per fase duidelijke afspraken over de afbakening van activiteiten, opdrachten voor de directeur en Go/no Go momenten, zodat de overgang van de havenactiviteiten naar Port of Zwolle zorgvuldig is geregeld:

Fase 1A: Q3 2015 – Q2 2016

Activiteiten: Lobby, marketing, acquisitie, kennisdeling en fondsenwerving
Opdracht: -Ontwikkeling havenvisie 2025 voor deelnemende gemeenten (Q2)
-Plan van aanpak fase 1B (Q2)
-Implementatievoorstel marketing en acquisitie (Q1)

Go/no Go

Fase 1B: Q3 2016- Q4 2016

Activiteiten: -Vorbereiding gemeenschappelijk nautisch beheer
-Opstellen uniforme havengeldverordening en havenverordening
-Vorbereiding centrale en uniforme inning havengelden
Opdracht: -Realisatie implementatievoorstel marketing en acquisitie conform besluitvorming
-Opstellen gezamenlijke regelingen (Q4)
-Ontvlechting nautisch beheer uit deelnemende overheden (Q4)
-Opstellen plan ICT (Q4)
-Opstellen implementatievoorstel fase 2 (Q4)

Go/no Go

Fase 2: 2017

Activiteiten: -Lobby, marketing, acquisitie, kennisdeling en fondsenwerving
-Gemeenschappelijk nautisch beheer
-Centrale en uniforme inning havengelden
-Onderzoek naar gezamenlijk beheer en onderhoud
Organisatie: Directeur en divisie havenmeester
Opdracht: -Realisatie implementatievoorstel fase 2 conform besluitvorming
-Ontwikkelen gezamenlijk programmamanagement (Q3)
-Opstellen implementatievoorstel fase 3 (Q4)

Go/no Go

Datum 25 juni 2015

Fase 3: 2018

- Activiteiten: -Lobby, marketing, acquisitie, kennisdeling en fondsenwerving
-Gemeenschappelijk nautisch beheer
-Centrale en uniforme inning havengelden
-Mogelijk gezamenlijk beheer en onderhoud, indien onderzoek (fase 2) aantoont dat efficiency en kwaliteit daarmee verhoogt
- Organisatie: Directeur, divisie havenmeester en medewerkers beheer & onderhoud
- Opdracht: -Realisatie implementatievoorstel fase 3 conform besluitvorming
-Opstellen bedrijfsplan "Port of Zwolle 2019 – 2021" (Q3)
-Vorbereiden evaluatie (Q3)

Beoogd effect

Logistiek verdient een prominente plaats op de politieke agenda. Vervoer van goederen is immers één van de fundamenteën voor de ontwikkeling van de regionale economie en daarmee van groot belang voor de groei en werkgelegenheid in de regio.

In de Havenvisie ZKM (2012) is een eerste aanzet gemaakt tot een gemeenschappelijke ambitie. Versterken van het vestigingsklimaat voor het havenbedrijfsleven, de industrie en logistieke bedrijven vormt hierbij het hoofddoel.

De havens van Zwolle, Kampen en Meppel zijn wat betreft ladingsegmenten, verzorgingsgebied en vervoerswijze voor een groot deel complementair aan elkaar (bijlage 3). Door deze complementariteit zijn synergie effecten te realiseren op de volgende aspecten:

- *Gezamenlijke havenprofiel* richting de zeehavens Rotterdam en Amsterdam vanuit de sterke punten van de regio en de strategische ligging.
- *Gezamenlijke acquisitie* van ladingstromen en gezamenlijke lijndiensten maakt het vervoer per binnenvaart naar Zwolle, Kampen en Meppel aantrekkelijker en versterkt de concurrentiepositie.
- *Gezamenlijke lobby* voor (schaarse) rijksmiddelen voor grootschalige investeringen in logistieke infrastructuur. Lobby richting Den Haag vergroot de slagingskans om gewenste projecten zoals Kornwerderzand, gezamenlijke brug- en sluisbediening, Vaarweg IJsselmeer - Meppel daadwerkelijk te realiseren.
- *Gezamenlijke arbeidsmarktbenadering*, waarbij een groter potentieel aan werkgevers en werknemers wordt bereikt.

Argumenten

1.1 Door de vorming van een gezamenlijk havenbedrijf wordt de concurrentiepositie van de binnenhavens verbeterd

De vorming van een gezamenlijk havenbedrijf is een logische stap om bovenstaande synergievoordelen te behalen en daarmee de concurrentiepositie te verbeteren. Een havenbedrijf betekent:

- Daadwerkelijk bundelen van krachten
- De enige echte mogelijkheid in Brussel en Den Haag om je te profileren als Port of Zwolle
- Groei (in)directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid regio Zwolle
- Bevorderen van modal shift (verschuiven ladingstromen van weg naar water en spoor)
- Versterken kennis en innovatie (haven) logistiek
- Creëren één loket voor havenbedrijfsleven/verminderen administratieve last klanten

Datum 25 juni 2015

- Behalen efficiencywinst en kostenbesparing voor deelnemende gemeenten

1.2 Een coöperatie U.A. (Uitgesloten Aansprakelijkheid) is daarvoor de meest geschikte vorm

Met de oprichting van Port of Zwolle ontstaat een nieuwe juridische entiteit, waarin de havenactiviteiten van de deelnemende gemeenten worden ondergebracht. Na verkenning en het aflopen van de beslisboom “Verbonden Partijen” is gebleken dat de coöperatie U.A. voor een havenbedrijf voor de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel het meest geschikt is. De coöperatie U.A. is de meest passende vorm, onder meer omdat:

- De coöperatie bij uitstek geschikt is voor samenwerking en het verrichten van activiteiten ten behoeve haar leden (in casu: de gemeenten)
- De coöperatie flexibiliteit biedt in uitbreiding van activiteiten
- De coöperatie een formeel platform biedt voor de gemeenten: de Algemene Ledenvergadering
- De coöperatie de mogelijkheid biedt voor een Raad van Commissarissen dan wel Raad van Advies
- De leden bij een coöperatie U.A. niet aansprakelijk zijn
- De governance veel gelijkenis vertoont met een NV/BV en de coöperatie hier derhalve gemakkelijk in om is te zetten
- Toetreding van nieuwe leden gemakkelijk kan geschieden
- De coöperatie de mogelijkheid biedt voor uitkering van eventuele winst

1.3 Gemeenten kunnen toezicht blijven uitoefenen

Port of Zwolle is als coöperatie primair een uitvoeringsorganisatie die, binnen de door de leden/gemeenten gestelde kaders, ruimte heeft om de bedrijfsvoering efficiënt in te richten en de opgedragen activiteiten uit te voeren. De directie fungeert daarbij als boegbeeld en bouwt op adequate wijze de nieuwe organisatie op. Voorts vervult de directie van Port of Zwolle een belangrijke rol bij het formuleren van een gezamenlijke visie en strategie. Tegelijkertijd behouden de gemeenten bij alle belangrijke en/of strategische besluiten zeggenschap. Op grond van de statuten van Port of Zwolle, alsmede de Samenwerkingsovereenkomst (inclusief de daarin opgenomen Dienstverleningsovereenkomsten) kunnen de gemeenten toezicht uitoefenen op de wijze waarop de activiteiten door Port of Zwolle worden uitgevoerd en deze zo nodig bijsturen (zie bijlage 2).

1.4 De planning & control cyclus geeft de gemeenten mogelijkheden tot sturing

Met de in de bijlage beschreven Planning- en Controlmatrix worden de verschillende taken en bevoegdheden van raad en college vastgelegd (bijlage 5). Deze verdeling geeft enerzijds de coöperatie de ruimte om haar bedrijfsvoering (op een efficiënte wijze) in te richten anderzijds kunnen de gemeenten op een adequate wijze toezicht en invloed uitoefenen op de strategie en de uitvoering van de gezamenlijke havenactiviteiten.

2.1 Overdracht activiteiten middels een groeimodel met een gefaseerde aanpak

De oprichting van de coöperatie betekent overheveling van gemeentelijke havenactiviteiten naar de coöperatie. Alleen op die manier ontstaat een gezamenlijk havenbedrijf. Bij de overheveling is gekozen voor een groeimodel met een gefaseerde aanpak (zie bijlage 6). Met de oprichting van de nieuwe entiteit met een directeur komt capaciteit beschikbaar om een vliegwiel op gang te brengen. Gebleken is dat de huidige projectorganisatie onvoldoende capaciteit en kwaliteit beschikbaar heeft om de

Datum 25 juni 2015

synergievoordelen te realiseren. De directeur krijgt de taakopdracht in drie fasen een volledig operationeel havenbedrijf neer te zetten.

- Fase 1 (vanaf ondertekening SOK): Lobby, marketing, acquisitie, kennisdeling, fondsenwerving
- Fase 2 (gepland: 2017): Nautisch beheer, centrale inning havengelden, op basis van uniforme haven(geld)verordeningen
- Fase 3 (gepland: 2018): Mogelijk gezamenlijk beheer en onderhoud in het geval daarmee de kwaliteit verbetert en/of de efficiency verhoogt.

Ten behoeve van de implementatie van fase 2 en 3 zal de directie aan de hand van nader uitgewerkte business cases implementatievoorstellen voorbereiden. Deze implementatievoorstellen worden, samen met het bijbehorende advies van de Raad van Advies, uiterlijk op 1 september 2016 respectievelijk 1 september 2017 ter goedkeuring aan de Algemene Ledenvergadering voorgelegd ('Go-besluit fase 2' respectievelijk 'Go-besluit fase 3'). Deze Go-besluiten en implementatievoorstellen zullen ter besluitvorming worden geagendeerd in de Colleges van B&W, en voor zover vereist of gewenst, in de Gemeenteraden (ter instemming of voor wensen en bedenkingen). Na een positief Go-besluit worden de implementatievoorstellen geëffectueerd en zal Port of Zwolle de nieuwe activiteiten gaan uitvoeren.

3.1 De oprichting van een havenbedrijf gaat gepaard met additionele kosten

Ten behoeve van de coöperatie is een begroting opgesteld met betrekking tot de additionele kosten, die hiermee in de periode 2015- 2019 gepaard zullen gaan. Hierbij is verondersteld dat de huidige kosten die gemaakt worden ten behoeve van de havenactiviteiten binnen de deelnemende gemeenten vooralsnog gelijk blijven. Ook is geen rekening gehouden met toekomstige substantiële investeringen zoals een nieuw havengeldinningsstelsel en investeringen in brug & sluisbediening.

Risico's/Kanttekeningen

1.1 Invloed van gemeenten verandert en directe sturing verdwijnt

Met de oprichting van het gezamenlijk havenbedrijf verandert ook de invloed van de individuele gemeenten. Immers gezamenlijkheid betekent compromissen sluiten en een gemeenschappelijke havenvisie. Het nieuwe havenbedrijf zal tegen de achtergrond van de visie zorgdragen voor vestiging van het havenbedrijfsleven daar waar het collectief belang het grootst is. Deze ontwikkeling kan betekenen dat ladingstromen naar een andere gemeente gaan. Bovendien worden belangrijke besluiten genomen volgens het bovenbeschreven besluitvormingsproces. Dit betekent dat de directe sturing vanuit de gemeentelijke organisatie weg valt, maar via de ALV behouden gemeenten zeggenschap behouden bij belangrijke en strategische besluiten.

3.1 Er is sprake van verhoging van kosten op korte en middellange termijn

De oprichting van het havenbedrijf leidt tot verhoging van de kosten voor de deelnemende gemeenten op de korte en middellange termijn. In de toekomst worden evenwel een aantal dekkingsmogelijkheden voorzien:

1. De directeur krijgt een efficiencydoelstelling van 20% opgelegd. Deze efficiency zal met name gerealiseerd worden door reductie van personeel ten behoeve van het nautisch beheer op basis van natuurlijk verloop. De personeelslasten nautisch beheer bedragen op dit moment ca.

Datum 25 juni 2015

- € 700.000 (totaal Zwolle, Kampen en Meppel). Het betreft een voorzichtige inschatting van het te behalen efficiencyvoordeel.
2. De verwachte toename van de ladingstromen zal resulteren in een toename van de inkomsten voor de gemeenten.
 3. De provincies Drenthe en Overijssel staan zeer positief ten opzichte van de oprichting van een regionaal havenbedrijf. Naar verwachting zullen deze provincies bereid zijn hieraan een substantiële bijdrage te leveren. De provincie Overijssel heeft een subsidiebeschikking van € 160.000 toegezegd voor de oprichting en ontwikkeling van een regionaal havenbedrijf.
 4. Op dit moment wordt hard gewerkt aan het verkrijgen van een Interreg subsidie uit Europa. Deze subsidie zal worden aangewend ter dekking van de bovenbeschreven kosten.
 5. Door toetreding nieuwe gemeenten gaat de bijdrage per gemeente pro rato omlaag. De additionele kosten zullen min of meer gelijk blijven. In dit kader lopen momenteel verkennende gesprekken. De animo om toe te treden lijkt groot.
 6. De huidige haventarieven van de deelnemende gemeenten lopen sterk uiteen. De voorziene harmonisatie zal leiden tot toename van de inkomsten uit havengelden.

Ten aanzien van de bijdragen van de provincies en Europa is op dit moment geen zekerheid te verschaffen. In de loop van 2015 zal hier meer duidelijkheid over worden verkregen. Met betrekking tot mogelijke toetreding worden op momenteel verkennende gesprekken gevoerd met diverse gemeenten. Al met al is de verwachting dat op termijn de additionele kosten gedekt zullen worden.

Financiën

Voor de oprichting van "Port of Zwolle Coöperatie U.A." is voor het jaar 2015 een bedrag van € 50.000,-- door het college beschikbaar gesteld. Dit bedrag bestaat uit € 30.000,-- voor additionele kosten en een eenmalige dotatie van € 20.000,-- aan het weerstandsvermogen van de Coöperatie. Voor de financiering door Zwolle van € 75.000 in 2016 kan de dekking worden gevonden in het budget cluster Logistiek ZKM (*raadsvoorstel 'Budget economisch cluster Logistiek Regio Zwolle'*). De bijdrage van Zwolle in de additionele kosten van € 150.000,-- in 2017 (fase 2) en 2018 (fase 3) kan worden gedekt uit het inverdieneffect van het nieuwe bediensysteem (op afstand) voor bruggen/sluizen á € 45.000,-- per jaar vanaf 2017 (= 3,5 jaar) via de Reserve Nog uit te voeren Werken Fysiek Eenheid Ontwikkeling. (*Zie raadsvoorstel 'Toekomstig systeem brug en sluisbediening Kop van Overijssel'*).

Overzicht benodigde middelen havenbedrijf en dekking Zwolle

Expl. havenbedrijf	2015 (fase 1A)	2016 (fase 1A/1B)	2017 (fase 2) en 2018 (fase 3)
Totale kosten	€ 150.000	€ 225.000	€ 450.000
Bijdrage Zwolle = 1/3 deel van totaal	€ 50.000	€ 75.000	€ 150.000
Dekking Zwolle	€ 50.000 uit Post Onvoorzien	€ 75.000 uit Budget cluster Logistiek ZKM	€ 150.000 via Reserve nog Uit te Voeren Werken OW en vloeit terug na 3,5 jaar inverdieneffect bediening op afstand bruggen/sluizen (3,5 x € 45.000 = € 157.500)

Datum 25 juni 2015

Eventuele provinciale- en/of interregsubsidies worden zoveel mogelijk aangewend ter dekking van de additionele kosten.

Communicatie

Na positieve besluitvorming zal een festiviteit georganiseerd worden rondom de oprichting inclusief lancering naam en website.

Vervolg

Na besluitvorming in de raad zal zo spoedig mogelijk worden begonnen met:

- Eventueel analyse en verwerking zienswijzen en zonodig opnieuw in procedure brengen
- Verkrijgen goedkeuring van Gedeputeerde Staten van de provincies Drenthe en Overijssel
- Planvorming fase 1A
- Werving van een directeur
- Organisatie van festiviteit rondom oprichting

Na besluitvorming zal de raad actief worden betrokken bij de oprichting van het havenbedrijf (conform beleid verbonden partijen) en betrokken blijven bij de ontwikkeling van het havenbedrijf. De portefeuillehouder zal de raad jaarlijks op de hoogte brengen van de voortgang binnen het havenbedrijf. Tevens zal de raad conform de statuten en samenwerkingsovereenkomst in staat worden gesteld wensen en bedenkingen te uiten tegen voorgenomen Go-besluiten (na elke fase). In fase 3 zal de directie van het havenbedrijf een evaluatie voorbereiden. Bij de daadwerkelijke evaluatie zal de portefeuillehouder de raad betrekken.

Openbaarheid

Dit voorstel is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw R.E. Riemersma MCM, secretaris

Besluit

Jaargang

Onderwerp

Oprichting havenbedrijf "Port of Zwolle"

De raad van de gemeente Zwolle;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, d.d. 23-06-2015

besluit:

Aldus besloten in de openbare vergadering van 21 september 2015,

de voorzitter,

de griffier,