

BUSINESSPLAN

PORT OF TWENTE

Twente, 21 november 2012

INHOUD

Samenvatting

De visie van Port of Twente

Het ontstaan van Port of Twente

Doelstelling, ambities en activiteiten van Port of Twente

De organisatie van Port of Twente

Activiteiten: 1. Acquisitie

Activiteiten: 2. Infrastructuur

Activiteiten: 3. Promotie en Lobby

Activiteiten: 4. Scholing en arbeidsmarkt

Activiteiten: 5. Innovatie en Onderzoek

Activiteiten: 6. Kennis en Advies

Budget

SAMENVATTING

Port of Twente wilde logistieke sector in Twente ontwikkelen tot een nieuwe pijler onder de regionale economie door het aanwezige logistieke potentieel van Twente te benutten. De ambitie van Port of Twente is om in 2020 tot de top-3 van logistieke regio's in Nederland te behoren. Hierdoor worden veel nieuwe arbeidsplaatsen gecreëerd, vooral voor groepen waar de werkloosheid in de regio het hoogst is.

Twente beschikt over alle voorwaarden om een belangrijke rol te spelen in een duurzame afwikkeling van de groeiende goederenstroom die de Nederlandse zeehavens in de nabije toekomst zullen genereren. Door deze goederenstromen te koppelen aan logistieke activiteiten wordt nieuwe werkgelegenheid in de regio gecreëerd. Er hoeft dus niet gewacht te worden op de ontwikkeling van infrastructuur, bedrijventerreinen of andere voorzieningen om deze kans te benutten.

Een groot economisch potentieel ontsluiten zonder grote investeringen te moeten doen lijkt te mooi om waar te zijn. Het zal dan ook niet eenvoudig zijn om de doelstelling van Port of Twente te bereiken. Er is veel concurrentie van andere regio's in Nederland en Europa en Twente heeft tot op heden geen actieve acquisitie-inspanning geleverd naar logistieke bedrijven, waardoor een achterstand is ontstaan.

Om de ambitie van Port of Twente te verwezenlijken is dan ook een ongebruikelijk creatieve, innovatieve, omvangrijke en onderscheidende inspanning nodig die alleen maar kan worden geleverd door innige samenwerking tussen ondernemers, overheden, onderwijs- en onderzoeksinstellingen.

Onder de vlag van Port of Twente willen deze partijen gezamenlijk deze inspanning vormgeven en dit businessplan is daarvoor de leidraad. Dit document beschrijft de achtergrond, de organisatie, de activiteiten en het budget voor de opstart van Port of Twente gedurende de eerste drie jaar.

DE VISIE VAN PORT OF TWENTE

Nederland is een distributieland en Rotterdam is the gateway to Europe. Door de toenemende wereldhandel en de toenemende containerisatie en schaalvergroting in de zeescheepvaart heeft de doorvoer van containers in Rotterdam de afgelopen 10 à 15 jaar een enorme groei doorgemaakt. In het kielzog daarvan is de logistieke bedrijvigheid in Nederland sterk gegroeid.

Deze groei is echter niet evenredig verdeeld over Nederland. Bepaald door infrastructuur, ligging ten opzichte van consumentenconcentraties en vooral door een verschil in aanpak heeft een aantal regio's zich ontwikkeld tot logistieke hotspots waar een grote concentratie van logistieke bedrijvigheid is ontstaan die zelfs in tijden van economische teruggang verder groeide.

Twente heeft amper meegedaan in deze ontwikkeling omdat in deze periode te weinig is ondernomen door bedrijven en overheid om logistieke bedrijvigheid aan te trekken. Nadat met Timberland medio jaren '90 een succesvol logistiek bedrijf naar Twente is gehaald, zijn er op dit vlak geen inspanningen en dus ook geen successen meer geweest. Twente is daardoor in de rangorde van logistieke regio's in Nederland afgezakt naar een plaats buiten de top-10.



Toch is in Twente in dezelfde periode een toonaangevende inlandterminal gegroeid. Dankzij de industriële basis in Twente en het ruime Duitse achterland zonder vergelijkbare voorzieningen heeft Combi Terminal Twente (CTT) een voorspoedige ontwikkeling doorgemaakt. CTT kon daardoor investeren in groei van de overslagcapaciteit en in vergaande beveiliging en automatisering. Daardoor kan Twente zich meten met de Europese top op het gebied van deze essentiële vestigingsvoorwaarde voor logistieke bedrijven.

Verder is CTT dankzij de aanwezige volumebasis in staat om verder te investeren in overslagfaciliteiten in Twente zodat ook een spoorterminal en/of een dependance op het XL Business Park tot de mogelijkheden behoren.

Door de realisatie van de tweede Maasvlakte wordt de positie van Nederland als toegangspoort voor goederenstromen tot Europa nog sterker dan deze nu al is. Deze groei zal vooral plaatsvinden in de containeroverslag en daarom is 60% van de ruimte op de tweede Maasvlakte bestemd voor nieuwe containerterminals.



Omdat deze containers grotendeels hun herkomst en/of bestemming hebben in het binnenland, zijn goede en duurzame verbindingen met het binnenland belangrijk voor zeehavens en dat belang wordt steeds groter. Rotterdam neemt ten opzichte van de andere havens in Noordwest-Europa een vooruitstrevende positie in door harde eisen te stellen aan de modal split in het achterlandvervoer. Dit betekent dat de aan- en afvoer van en naar Rotterdam steeds meer zal worden geconcentreerd via overslagterminals die met water en spoor zijn verbonden met de zeehaven.

De aanwezigheid van multimodaal ontsloten en professionele overslaglocaties met een hoogwaardige dienstverlening wordt dus meer dan ooit een vestigingsvoorwaarde voor logistieke bedrijven.

Samengevat:

Dat Twente haar logistieke bedrijvigheid niet heeft ontwikkeld in de mate waarin dat in andere regio's is gebeurd, ligt vooral aan het ontbreken van een actieve acquisitie van logistieke bedrijven en is dus een beïnvloedbare factor. Desondanks heeft Twente op basis van haar sterke industriële sector en haar goede geografische positie een toonaangevende inlandterminal voortgebracht die haar diensten kan uitbreiden naar andere locaties in Twente, waaronder het XL Business Park. Dergelijke overslagvoorzieningen worden vanwege de ontwikkelingen in Rotterdam een steeds belangrijker vestigingsvoorwaarde voor distributiecentra. De groeimogelijkheden voor de logistieke sector zijn dankzij de ontwikkeling van de tweede Maasvlakte nog lang niet uitgeput. Het enige wat nog ontbreekt is een actieve promotie van Twente als vestigingsplaats voor logistieke bedrijven op basis van de bestaande voorzieningen en kwaliteiten, gecombineerd met een verdere verbetering van alle andere belangrijke onderdelen van de regionale logistieke sector.

HET ONTSTAAN VAN PORT OF TWENTE

Tijdens de sluisstremming in Eefde begin 2012 is de website www.portoftwente.com ingezet om de scheepvaart ordentelijk te laten verlopen tijdens de opstart van de tijdelijke sluisbediening. Door een calamiteit ontstond Port of Twente als een spontane en vruchtbare samenwerking tussen de gebruikers van het kanaal, de 42 opgesloten schippers en Rijkswaterstaat. En passant toonde Port of Twente in de praktijk aan hoe zij als een Twents havenbedrijf kan functioneren.

Tegelijkertijd stelde de Regio Twente vast dat de logistieke sector in Twente een enorm economisch potentieel herbergt. Het rapport “Logistieke Draaischijf Twente” concludeert dat Twente de mogelijkheid heeft om 13.000 nieuwe arbeidsplaatsen en € 1,5 miljard nieuwe toegevoegde waarde te creëren als Twente erin slaagt een echte logistieke hotspot te worden.



In de zomer van 2012 zijn conclusies van de Regio en de visie van Port of Twente verder onder de aandacht gebracht tijdens een aantal gelegenheden waarbij de 40's; Ondernemers, Overheid, Onderzoeks- en Onderwijsinstellingen elkaar ontmoetten om na te denken over de toekomstkansen voor Twente.

Tijdens de tweedaagse conferentie “Economische Motor Twente” in juli 2012, op initiatief van de Netwerkstad, is de logistiek in Twente definitief op de economische agenda gekomen onder de naam Port of Twente.

Logistieke draaischijf Twente → Economische Motor Twente → Port of Twente

Na de zomer van 2012 is door een kopgroep van enthousiaste betrokkenen gewerkt aan het definiëren van de doelstellingen, ambities en activiteiten van Port of Twente en het vergroten van het draagvlak voor Port of Twente bij ondernemers, bestuurders, ambtenaren, onderwijsinstaties en andere geïnteresseerden.

Bij diverse gelegenheden, zoals de opening van de uitbreiding van de containerterminal door ZKH Prins Willem-Alexander in september, zijn Port of Twente en haar ambities onder de aandacht gebracht. De kop in TC Tubantia van 28 september 2012: “vernieuwde terminal als banenmotor” was dan ook een hoogtepunt in de opstartfase van Port of Twente omdat hiermee de ambitie van Port of Twente uiterst treffend werd verwoord.



Enkele maanden na de lancering van Port of Twente tijdens de Economische Motor Twente, kan worden geconcludeerd dat de visie van Port of Twente breed wordt gedragen en dat het dus tijd is geworden om de organisatie van Port of

Twente te formaliseren en te zorgen voor voldoende middelen om het eerste missiewerk professioneel voort te zetten. Dit businessplan dient daarvoor.

DOELSTELLING, AMBITIES EN ACTIVITEITEN VAN PORT OF TWENTE

De doelstelling van Port of Twente is het versterken van de Twentse economie door het creëren van meer werkgelegenheid in de logistieke sector.

Deze doelstelling is vertaald in de volgende ambities:

1. In 2020 een top-3 positie voor Twente onder de logistieke regio's in Nederland;
2. Streven naar meer en slimmere logistiek, dus veel aandacht voor innovatie, kennis, duurzaamheid, kwaliteit, informatie en e-commerce;
3. Erkenning van Port of Twente als een autoriteit voor logistiek in Twente, omdat dit bijdraagt aan een consistente en doelgerichte aanpak.

Om dit te bereiken moeten activiteiten worden ontplooid rondom de volgende thema's:

1. Acquisitie: het aantrekken van logistieke bedrijven naar Twente
2. Infrastructuur: knelpunten wegnemen en het gebruik optimaliseren
3. Promotie en lobby: een heldere boodschap consequent communiceren
4. Onderwijs en arbeidsmarkt: aansluiten op de behoefte van de sector
5. Innovatie en onderzoek: onderscheidend vermogen creëren
6. Kennis en advies: informatie verzamelen, delen en gebruiken

Acquisitie heeft hierbij een hoge prioriteit, omdat dit rechtstreeks leidt tot het bereiken van de doelstelling. Acquisitie is de katalysator voor de andere activiteiten, maar de andere activiteiten zijn ook katalysator voor de acquisitie.

Bij dit alles worden de volgende opmerkingen geplaatst:

1. De doelstelling van Port of Twente is ambitieus. Om dit waar te maken, is een innige samenwerking tussen de 4 O's (Ondernemers, Overheid, Onderwijs- en Onderzoeksinstellingen) onontbeerlijk.
2. Port of Twente is ontstaan in een ondernemende en inspirerende omgeving waar innovatie, samenwerking en investeren in groei centraal staan. Port of Twente koestert deze achtergrond en wil dan ook waarborgen dat deze elementen centraal blijven staan in haar activiteiten en aanpak.
3. Onderscheidend vermogen is bepalend voor het welslagen van Port of Twente. Alle samenwerkende partijen kunnen hier op hun eigen manier aan bijdragen.
4. Voor het bereiken van de doelstelling is een heldere en logische focus nodig. Deze focus is logistiek in Twente.

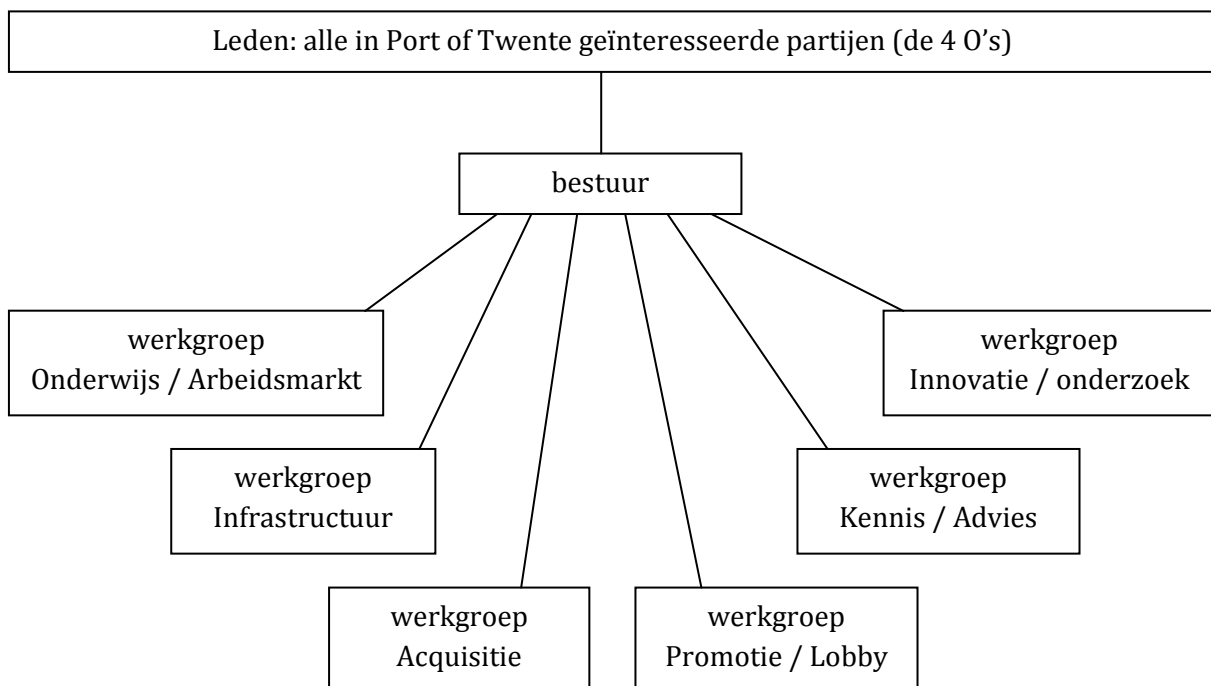
DE ORGANISATIE VAN PORT OF TWENTE

In de verkenningen binnen de kopgroep kwam een aantal elementen naar voren waaraan de organisatievorm van Port of Twente moet voldoen:

1. Iedere belanghebbende moet zich kunnen aansluiten bij Port of Twente, deel uit kunnen maken van Port of Twente en een rol kunnen spelen in Port of Twente.
2. Er moet een inhaalslag worden gemaakt en de te leveren inspanning moet zich onderscheiden in creativiteit, innovatie en drive. Alle partijen, en vooral de ondernemers, moeten daar aan bijdragen.
3. Port of Twente moet vanuit alle partijen en instanties ondersteund kunnen worden met middelen, inzet, kennis, contacten en informatie. De organisatievorm moet daarom geaccepteerd worden door al deze partijen, met name door de diverse overheidslagen (gemeenten, regio, provincie, nationaal, europees).

Port of Twente is van mening dat deze criteria het beste worden gewaarborgd door Port of Twente niet onder te brengen in een bestaand bedrijf of organisatie maar een onafhankelijke positie te kiezen in de vorm van een vereniging.

Iedere geïnteresseerde partij of persoon kan lid worden van een vereniging. De leden kiezen gezamenlijk het bestuur en laten daarbij hun voorkeur voor de wijze van aansturing gelden. De vereniging stelt werkgroepen samen om leden actief te betrekken en met projectvoorstellen ondersteuning te vragen voor haar activiteiten.



Een consequentie van deze onafhankelijke organisatie is een verhoogd continuïteitsrisico, omdat er immers geen structurele ondersteuning vanuit een adoptie-ouder is. Port of Twente ziet dit niet als een bezwaar; eerder als een extra waarborg voor effectief handelen.

Om werkzaamheden zoals onderzoek of beheertaken te kunnen uitvoeren voor opdrachtgevers kan op termijn een gelieerde BV worden gekoppeld aan de vereniging. Voorbeelden van dezewerkzaamheden zijn:

- Ontwikkeling van een regionaal Havenbedrijf
- Verrichten van onderzoek- en advieswerkzaamheden
- Leveren van data, trends en kengetallen over de logistieke sector in Twente
- Ontwikkeling en vercommercialisering van logistieke IT-applicaties

ACTIVITEITEN: 1. ACQUISITIE

Algemeen

Het aantrekken van logistieke bedrijvigheid naar Twente is het voornaamste doel van Port of Twente, omdat hierdoor de werkgelegenheid en bedrijvigheid toeneemt en bedrijventerreinen worden gevuld.

Port of Twente heeft haar ambitie geformuleerd in de positie die Twente inneemt in de rangorde van logistieke regio's in Nederland; een top-3 positie in 2020. Deze rangorde wordt bepaald door een aantal criteria, waarvan de opname van vierkante meters logistiek vastgoed de belangrijkste is.

Logistieke bedrijven stellen over het algemeen weinig specifieke eisen aan hun huisvesting, zoals bijvoorbeeld bij productiebedrijven. Om deze reden zijn logistieke bedrijven, en zeker logistieke bedrijven die van buiten de regio komen, meer dan gemiddeld geneigd om hun panden te huren en niet in eigendom te nemen.

Dit betekent dat in de logistieke sector beleggers en financiers een belangrijke rol spelen in het tot stand komen van investeringen. In het beoordelen van de risico's van investeringsplannen kijken deze partijen vooral naar de courantheid van een vestigingslocatie en die wordt bepaald door de mate waarin de logistieke sector in een regio is ontwikkeld.

Op dit moment staat Twente in dit opzicht op grote achterstand. Twente wordt niet gezien als een logistieke regio en daardoor zijn investeerders terughoudend terwijl deze externe investeerders juist in de logistieke sector een hoofdrol spelen. Deze spiraal moet worden doorbroken.

Hoewel het uiteindelijke doel van Port of Twente het creëren van werkgelegenheid is, kan zeker in het begin geen kritische houding worden gekozen ten aanzien van arbeidsplaatsen per hectare. Als een aantal partijen voor Twente heeft gekozen en Twente daardoor stijgt in de rangorde van logistieke regio's, ontstaat een vliegwieleffect en kan wellicht wat selectiever te werk worden gegaan.

Aanpak

De afgelopen maanden is door de kopgroep het nodige ondernomen in de acquisitie. Er zijn veel gesprekken gevoerd met investeerders, ontwikkelaars, makelaars, logistiek dienstverleners en andere belangrijke spelers in het netwerk van logistieke investeringen.

Er is een duidelijk beeld gevormd van de mogelijkheden, kansen en valkuilen op het vlak van acquisitie en de positie van Twente op dit moment. De belangrijkste conclusie is dat het wekken van de interesse van vestigingskandidaten vooral door ondernemers moet gebeuren. De partijen in Port of Twente beschikken gezamenlijk over een enorm netwerk, dat moet worden gebruikt in de acquisitie-inspanningen.

In de persoon van een ambassadeur-acquisiteur moet doorlopend contact worden gelegd met de doelgroep en met andere netwerkpartijen. Deze acquireur werkt nauw samen met de Twentse logistieke bedrijven en overheid. De kopgroep van Port of Twente beveelt voor de uitvoering van deze taak Mark van Onna aan. Hij beschikt over ervaring in de logistiek en op het vlak van logistieke projectontwikkeling en heeft toegang tot een uitgebreid netwerk in de logistieke sector in Twente en daar buiten.

Daarnaast zal een acquireur-onderzoeker worden gezocht die tot taak heeft om het werkveld uit te spitten om potentiële partijen te ontdekken en de ambassadeur-acquisiteur te ondersteunen.

Zodra de serieuze interesse van partijen is gewekt, worden deze in contact gebracht met de accountmanagers in de regio of met het XL Business Park om te komen tot een definitieve vestiging. Ook in deze fase begeleidt de ambassadeur-acquisiteur het vestigingsproces en met name de publiciteit die moet bijdragen aan de volgende vestigingskandidaat.

Doelgroepen

Beleggers en financiers

De uiteindelijke investeerders die het vastgoed verhuren aan de logistiek dienstverlener of de eindgebruiker. Kijken bij uitstek naar de mate waarin de logistieke sector in een regio is ontwikkeld. Zijn in de logistieke sector cruciaal, omdat veel gebruikers niet zelf investeren.

Makelaars, intermediairs, ontwikkelaars

Verdienen aan het bij elkaar brengen van gebruikers en ontwikkelaars/investeerders en kiezen derhalve voor de meest kansrijke regio's. Hebben ook belangen bij de verhuur of verkoop van bestaande panden. Vooral internationaal opererende makelaars hebben veel kennis van aflopende huurcontracten en vestigingsplannen.

Logistiek dienstverleners

Verrichten logistieke diensten voor derden. Opereren vaak internationaal of wereldwijd en combineren allerhande diensten tot één geheel, vaak in combinatie met IT-diensten. Beschikken vaak over meerdere locaties en kunnen beïnvloeden welke klant waar wordt gehuisvest. Sommige dienstverleners investeren zelf in vastgoed, anderen juist niet.

Eindgebruikers

De categorie logistieke bedrijven die logistiek als een dermate belangrijke kernactiviteit beschouwt, dat het noodzakelijk is om het vastgoed in eigen beheer te hebben. Zijn meer gebonden aan een regio vanwege de medewerkers, dienstverleners, infrastructuur of de markt.

Concurrentie

Logistiek dienstverleners zijn over het algemeen niet sterk gebonden aan een bepaalde regio. Een distributiecentrum met aanvoer vanuit Rotterdam en distributie over heel Europa kan zich in Nederland logischerwijs vestigen in het gebied tussen Roosendaal en Twente.

In dat gebied zijn zeker 10 à 12 locaties aan te wijzen die beschikken over goede verbindingen met Rotterdam, goede overslagterminals en voldoende vestigingsruimte. Nagenoeg al deze regio's richten zich dan ook op logistieke vestigingskandidaten en behoren al tot de top-10 van logistieke regio's in Nederland: West-Brabant (Roosendaal, Bergen op Zoom), Noord-Limburg (Venlo e.o.), Zuid-Limburg (Born e.o.), Arnhem/Nijmegen.

Er zijn ook nieuwe initiatieven waarbij soms zelfs een nog te ontwikkelen overslagterminal het centrum van een nieuw logistiek bedrijventerrein moet worden zoals Tiel, Lelystad, Kampen en Valburg. Twente kan zich redelijk eenvoudig positief onderscheiden van deze initiatieven.

Tenslotte zijn er regio's zonder bijzondere voorzieningen die zich ook richten op logistieke bedrijvigheid zoals de Liemers, Zutphen, Zwolle en Deventer. Hiervan is geen serieuze concurrentie te verwachten.

Resultaten

Port of Twente committeert zich aan het opleveren van de navolgende resultaten in een periode van drie jaar (2013 t/m 2015):

- Vestiging van vijf nieuwe logistieke bedrijven van buiten de regio in Twente
- Opname van 10 hectare bedrijventerrein door deze vijf bedrijven
- Creatie van 250 nieuwe arbeidsplaatsen in deze vijf bedrijven

Als dit resultaat is bereikt, is het vliegwiel op gang gebracht en zal Twente veel meer dan nu worden erkend als een logistieke regio. Dan is een goede uitgangspositie gecreëerd om in de volgende vijf jaar tot 2020 verder te werken aan de doelstelling van Port of Twente.

ACTIVITEITEN: 2. INFRASTRUCTUUR

Twente beschikt over prima infrastructurele voorzieningen. Daardoor kan de logistieke sector worden ontwikkeld zonder dat daarvoor eerst investeringen in infrastructuur moeten worden gedaan. Toch bestaan er, zoals in elke regio, altijd knelpunten op korte termijn en wensen op langere termijn.

Mede omdat Twente nog geen logistieke hotspot is, moet Twente extra hard knokken om voldoende prioriteit te krijgen voor investeringen in infrastructuur. Daarbij kan een gezamenlijke visie en aanpak vanuit de 4 O's helpen.

Via Port of Twente kan bijvoorbeeld de impact van (het uitblijven van) investeringen in infrastructuur beter worden onderbouwd met commitment van logistieke bedrijven. Ook kunnen discussies over bijvoorbeeld spoorvervoer genuanceerder worden gevoerd wanneer alle belangen aan bod komen.

De infrastructuur-agenda van Port of Twente omvat alle modaliteiten en kent de volgende onderwerpen:

Modaliteit	Noodzaak op korte termijn	Wens op lange termijn
Weg	Doortrekking A35 Zwolle	Verbreding A1 Doortrekking A18
Water	Verbreding / verdieping incl zijtak 2 ^e sluis kolk Eefde 24-uurs bediening Eefde + Delden	Doortrekking TMK
Spoor	Spoorterminal	Realisatie dedicated goederenspoor
Lucht	Behoud faciliteiten	

Port of Twente wil de direct en indirect betrokkenen informeren over de feiten, behoeften en noodzaak voor de logistiek in Twente. Hierbij worden ook de diverse overheidsorganen (gemeente, regio, provincie, nationaal en Europees) en andere belangenorganisaties geadviseerd om zodoende de gezamenlijke belangen voor de regio Twente op het terrein van de infrastructuur gezamenlijk uit te kunnen dragen.

ACTIVITEITEN: 3. PROMOTIE EN LOBBY

Om de mogelijkheden van de logistieke sector in Twente verder onder de aandacht te brengen zullen diverse lobby- en promotie activiteiten opgestart moeten worden.

De lobby-activiteiten moeten voldoende prioriteit en middelen voor de agenda van Port of Twente waarborgen; de promotie-activiteiten moeten de acquisitie ondersteunen en bijdragen aan de algemene beeldvorming in Twente en daarbuiten.

Het werkgebied van deze promotie en lobby zal zich niet beperken tot de regio Twente; sterker nog deze zal zich voornamelijk buiten de regio Twente en voor een deel zelfs buiten Nederland moeten gaan plaatsvinden.

Van belang hierbij is ook dat Port of Twente gebruik kan maken van reeds bestaande netwerken; de leden willen hun eigen nationale en internationale netwerken openstellen voor Port of Twente; zij verschaffen daarmee toegang tot bedrijven en beslissers binnen bedrijven die voor Port of Twente tot de doelgroep behoren.

Belangrijk hierbij is dat er een visie alsmede een uitvoeringsplan ontwikkeld wordt dat zich onderscheidt door dezelfde passie, creativiteit en originaliteit als waarmee Port of Twente in de afgelopen periode actief is geweest.

ACTIVITEITEN: 4. SCHOLING EN ARBEIDSMARKT

De doelstelling van Port of Twente is het versterken van de Twentse economie door het creëren van meer werkgelegenheid in de logistieke sector.

Belangrijk hierbij is dat het hier gaat om werkgelegenheid op alle opleidingsniveaus; vmbo, mbo, hbo en universitair. Tevens gaat het hier om een aantal thema's die ook bepalend zijn voor de beeldvorming en de maatschappelijke discussie; duurzame inzetbaarheid van mensen, de toenemende vergrijzing, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt zijn thema's die ook voor de logistieke sector van belang zijn

Om mensen succesvol te kunnen laten werken in de logistieke sector is een goede opleiding van belang. Opleidingsinstituten en Ondernemers kunnen nog veel intensiever samenwerken aan het promoten van het vakgebied logistiek, alsmede het afstemmen van onderwijsprogramma's die scholieren en studenten voorbereiden op een baan in de logistieke sector.

Het aanbieden van specifieke logistieke opleidingen voorkomt dat studenten deze opleidingen buiten de regio Twente gaan volgen en ook in die regio's aan de slag zullen gaan na het voltooien van hun opleiding. Bij het aanbieden van interessante lesprogramma's met een juiste balans tussen theorie en praktijk maken scholieren en studenten niet alleen meer bewuste keuzes voor het vakgebied logistiek maar worden ze ook beter voorbereid om succesvol aan de slag te gaan in het bedrijfsleven in de regio Twente.

Juist omdat Port of Twente meer werkgelegenheid in de logistieke sector wil realiseren zijn scholing en arbeidsmarkt thema's die alle 4 O's direct raken. Samenwerking hierin is daarom ook noodzakelijk om de juiste visie en acties vorm én inhoud te geven.

ACTIVITEITEN: 5. INNOVATIE EN ONDERZOEK

Een van de ambities van Port of Twente is “het streven naar meer en slimmere logistiek, dus veel aandacht voor innovatie, kennis, duurzaamheid, kwaliteit, informatie en e-commerce”

Om in de toekomst steeds efficiënter om te kunnen gaan met de verwachte toename in de logistieke goederenstromen zijn deze aandachtsgebieden van belang om verder te onderzoeken zodat innovaties gerealiseerd kunnen worden.

Deze onderzoeken en innovaties zullen in toenemende mate een samenwerking zijn tussen bedrijfsleven en onderzoeksinstituten. Vraag en aanbod uit de praktijk kunnen vanuit het ledennetwerk van Port of Twente sneller bij elkaar gebracht worden.

Deze bundeling van resources brengt niet alleen het innovatieproces sneller op gang; het is hierdoor ook mogelijk door de innovaties direct in praktijk te testen en, na succesvol getest te zijn, direct te implementeren bij de bedrijven. Door de samenwerking kunnen prioriteiten aan projecten alsmede de hiervoor benodigde resources snel aan elkaar gekoppeld worden. Openstelling van de resultaten voor anderen betekent dat voor nieuwe projecten niet opnieuw het wiel uitgevonden hoeft te worden en werkt als accelerator voor de volgende innovaties.

ACTIVITEITEN: 6. KENNIS EN ADVIES

Port of Twente streeft naar erkenning als een autoriteit voor logistiek in Twente.

Dit draagt enerzijds bij aan een consistente en doelgerichte aanpak, anderzijds opent dit mogelijkheden om deze kennis en adviezen ook op een meer commerciële basis in de markt aan te bieden.

Momenteel worden nog veel externe bureau's ingeschakeld om gegevens te verzamelen over de logistiek in Twente. Omdat deze gegevens worden aangeleverd door de leden van Port of Twente kan Port of Twente hier zelf een grotere rol in spelen. Daarbij kan tevens beter worden gewaarborgd dat gegevens actueel zijn. Vanwege de snelle ontwikkelingen in de logistieke sector in Twente is het immers van groot belang dat de juiste gegevens worden gebruikt.

Hierbij valt onder andere te denken aan de volgende activiteiten:

- Verrichten van onderzoek- en advieswerkzaamheden
- Leveren van data, trends en kengetallen over de logistieke sector in Twente
- Ontwikkeling en vercommercialisering van logistieke IT-applicaties

Indien dergelijke activiteiten op meer commerciële basis voor opdrachtgevers uitgevoerd gaan worden kan er op termijn een termijn een gelieerde BV worden gekoppeld aan de vereniging waarbij een scheiding van taken, risico's en belangen geborgd dient te worden.

BEGROTING EN BIJDAGEN

Omdat acquisitie de belangrijkste activiteit is van Port of Twente kunnen de begrotingen van de algemene verenigingsactiviteiten niet los worden gezien van de begroting van de acquisitie.

Voor het uitvoeren van de in deze projectbeschrijving genoemde activiteiten worden voor een periode van drie opeenvolgende jaren de volgende uitgaven begroot:

Acquisiteur-ambassadeur (1.800 uur)	€ 108.000
Acquisiteur-onderzoeker (1.800 uur)	€ 81.000
Externe ondersteuning (700 uur)	€ 35.000
Administratieve ondersteuning (800 uur)	€ 20.000
Autokosten	€ 15.000
Reiskosten	€ 25.000
Huisvestings- en kantoorkosten	€ 15.000 ¹
IT-kosten (incl. website, social media)	€ 20.000
Promotiemateriaal	€ 50.000
Verenigingsactiviteiten (bijeenkomsten)	<u>€ 6.000</u>
Totaal	€ 375.000

Port of Twente verwacht op korte termijn 70 à 100 betalende leden te kunnen werven. Daarnaast heeft een aantal logistieke bedrijven in Twente een gezamenlijke bijdrage van € 50.000 per jaar voor de komende drie jaar toegezegd. Voor het overige vraagt Port of Twente een bijdrage van de regionale overheid (gemeenten, Regio, Provincie) ter ondersteuning van de acquisitie.

Lidmaatschapsgelden	€ 75.000
Toezegging logistieke bedrijven in Twente	€ 50.000
Bijdrage regionale overheid	<u>€ 250.000</u>
Totaal	€ 375.000

¹ Port of Twente heeft geen eigen huisvesting nodig; diverse partijen vanuit de 4 O's hebben al aangeboden dat er bij hen ingekwartierd kan worden.

PORT OF TWENTE