Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk

Opdrachtgever: Provincie Flevoland

Rotterdam, januari 2016

Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk

Opdrachtgever: Provincie Flevoland

Marten van den Bossche
Britt Doornekamp
Marjan van Schijndel-Pronk

Rotterdam, januari 2016

ECORYS

Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profitsectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 85-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO_2-uitstoot af, stimuleren we het ov-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO_2-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland B.V.
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting en aanbevelingen 5

1 Inleiding 7
1.1 Achtergrond 7
1.2 Doel en aanpak van het onderzoek 7
1.3 Leeswijzer 7

2 Huidige situatie haven Urk 9
2.1 Kenmerken van de haven van Urk 9
2.1.1 Huidige situatie 9
2.1.2 Maritieme Servicehaven 10
2.2 Economische situatie en belang van de maritieme cluster en verschillende maritieme sectoren 11
2.2.1 Maritieme cluster 12
2.2.2 Visserij 13
2.2.3 Scheepsbouw 14
2.2.4 Binnenvaart 15
2.2.5 Logistiek (opslag- en overslagactiviteiten) 16
2.2.6 Maritieme dienstverlening 16
2.2.7 Maritieme toeleveranciers 17
2.2.8 Zeevaart 17
2.2.9 Jachthavens 18
2.2.10 Waterbouw 18
2.2.11 Offshore 18
2.2.12 Goederenstromen (NST) 19
2.3 Infrastructuur 20
2.3.1 Ontsluiting 20
2.3.2 Nabijgelegen havens 21
2.4 Samenvatting en conclusies huidige situatie 24

3 Ontwikkelperspectief 27
3.1 Literatuuranalyse 27
3.2 Ontwikkelperspectief Urk 32
3.3 Conclusies en aanbevelingen 33

Literatuurlijst 35

Bijlage 1 Foto's werkhaven Urk 37

Bijlage 2 Initiatiefnemers Flevo Port 43

Bijlage 3 Maritieme sectoren categorieën 45

Bijlage 4 Goederenstromen van en naar Urk 47

Samenvatting en aanbevelingen

Deze quick scan dient om het eventuele bovengemeentelijke (economisch) belang van de aanleg van een maritieme servicehaven bij Urk te onderzoeken, alsmede om de ontwikkelingsmogelijkheden van deze nieuwe haven te schetsen.

Uit de quick scan is gebleken dat de Nederlandse maritieme cluster crisisbestendig is en de afgelopen jaren beter functioneert dan de Nederlandse economie als geheel. Urk heeft een duidelijk zichtbare rol in deze cluster: de maritieme cluster is een belangrijke –in economische zin stuwende- werkgever op Urk. Door krimp in de visserij staat de werkgelegenheid in deze sector op Urk de laatste jaren onder druk. Verbreding van de Urker economie is nodig om deze structurele krimp op te kunnen vangen. Gezien de positieve lange termijn verwachting voor de maritieme cluster in en om Urk mag verwacht worden dat een nieuw haventerrein op Urk in staat is aan deze verbreding van de Urker economie bij te dragen.
Verwacht mag worden dat de ligging en de fysieke karakteristiek van de toekomstige haven bij Urk interesse zullen wekken bij meerdere partijen uit de cluster, niet alleen uit Urk zelf, maar ook uit de wijdere regio. Dit alles overziend kan worden gesteld dat er ten aanzien van een nieuwe haven op Urk duidelijk sprake is van een bovenlokaal belang; (i) de -sociaaleconomische- impact van de cluster strekt zich uit over meerdere gemeenten, (ii) de ligging van de nieuwe haven biedt competitieve voordelen in een bovenlokaal perspectief, (iii) er is afstemming nodig tussen dit project en het project Flevokust dat momenteel wordt uitgevoerd waarbij eveneens een nieuwe haven met 'nat' industrieterrein wordt aangelegd en (iv) het project vraagt ook om goede begeleiding van de intergemeentelijke samenwerking die nodig is om het project optimaal te structureren.

De buitenhaven Urk kan zich qua marktpositie het beste positioneren als 'Maakhaven' waar men terecht kan voor scheepsbouw (inclusief grote jachtbouw), scheepsreparatie en refits. Op deze wijze wordt concurrentie met nabijgelegen havens, zoals de haven van Kampen en Flevokust, vermeden. Bovendien heeft het ontwikkelen van de scheepsbouw de potentie om de werkgelegenheid in toeleverende bedrijven op Urk te verhogen en de werkgelegenheidskrimp in de visserij op te vangen. Dit betekent ook dat de nieuwe buitendijkse servicehaven Urk zich vooralsnog niet richt op de overslag van containers, om onnodige versnippering van het netwerk van containerterminals (en de kans op overcapaciteit) te voorkomen. Ten aanzien van de kansen op extra bulkoverslag kan worden geconstateerd dat de specifieke marktkansen van Urk als mogelijke overslaghub daarin pas na diepgaandere analyse kunnen worden vastgesteld. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor Urk in de offshore-sector door de aanleg van windmolens op en aan het IJsselmeer.

De ontwikkelingsmogelijkheden van de nieuwe buitendijkse Maakhaven (vooral voor de effecten van de toenemende schaalvergroting bij schepen) zijn gebaat bij een verdere verdieping, verbreding en verlenging van het sluizencomplex Kornwerderzand in de Afsluitdijk. Hierdoor kunnen grotere schepen Urk bereiken voor onderhoud/refits en wordt vestiging op Urk voor grote jachtbouwers aantrekkelijker.
Omdat er naar verwachting meer bedrijven uit de regio belangstelling zullen hebben voor een vestiging in de nieuwe buitenhaven wordt aanbevolen om deze vraag eerst in kaart te brengen alvorens definitieve plannen vast te stellen.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De kaderuimte van de werkhaven van Urk is momenteel maar net toereikend voor de grote jachten en werkschepen die er aanleggen voor o.a. afbouw- en onderhoudswerkzaamheden. Zeven maritieme bedrijven hebben zich verenigd onder de naam Flevo Port en zijn in overleg met de gemeenten Urk en Noordoostpolder een proces gestart om de haalbaarheid te bekijken van een buitendijkse maritieme servicehaven teneinde de mogelijke toekomstige groei een plek te kunnen geven in een (inter)nationaal concurrerend perspectief.

De provincie Flevoland overweegt of zij in dit proces een rol moet gaan spelen, en zo ja, welke. De provincie heeft in dit kader behoefte aan een onderbouwing van de marktmogelijkheden en inzicht in het (boven)lokale economisch belang van een dergelijke haven.

1.2 Doel en aanpak van het onderzoek

Het doel van dit verkennende onderzoek (quick scan) is het verzamelen van de voor dit project direct beschikbare relevante markt- en (socio-) economische gegevens teneinde uitspraken te kunnen doen over het eventuele bovengemeentelijke (economisch) belang van de aanleg van de Maritieme Servicehaven bij Urk, alsmede het schetsen van de ontwikkelingsmogelijkheden van het project.

Gezien de korte doorlooptijd van de studie heeft deze het karakter van een quick scan, waarbij we zoveel mogelijk uitgaan van informatie die al beschikbaar is vanuit recente studies. Gestart wordt met een analyse van de huidige situatie op Urk: Welke (maritieme) bedrijvigheid is gevestigd in (de omgeving van) Urk en hoe heeft deze zich de afgelopen jaren ontwikkeld, welke werkgelegenheidsontwikkeling heeft zich voorgedaan, hoe is de infrastructurele ontsluiting van Urk en hoe ziet de beoogde Maritieme Servicehaven Urk er uit.

Vervolgens wordt gekeken naar het ontwikkelperspectief van Urk. Dit gebeurt aan de hand van bestaande literatuur en recent uitgevoerde onderzoeken. Op basis hiervan wordt het ontwikkelperspectief van een maritieme servicehaven geschetst.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie op Urk en omgeving: fysieke kenmerken van het gebied, de aard en omvang van de maritieme cluster op Urk in termen van werkgelegenheid en aantal vestigingen, en een korte beschrijving van de mogelijk met Urk concurrerende havens.

In hoofdstuk 3 wordt vervolgens in hoofdlijnen ingegaan op de ontwikkelingsmogelijkheden van de nieuwe haven.

Beide hoofdstukken besluiten met de belangrijkste conclusies die een antwoord geven op vragen die zijn gesteld door de provincie.

2 Huidige situatie haven Urk

2.1 Kenmerken van de haven van Urk

2.1.1 Huidige situatie

De haven van Urk ligt aan het IJsselmeer en grenst op land aan de oude dorpskern van Urk. Urk heeft een drietal toeristische havens (Westhaven, Oosthaven en Nieuwe Haven) en een industriële haven (de Werkhaven), zoals te zien is in onderstaande figuur. In dit onderzoek ligt de focus op de Werkhaven.

Figuur 2.1 Kaart van de aanwezige havens op Urk

De haven van Urk kent verschillende typen bedrijvigheid. Naast de jachthaven zijn er onder andere scheepswerven, een visafslag, detailhandels, restaurants en er staan ook woningen. De grootste industriële activiteit in de haven bestaat uit de (af)bouw en reparatie van schepen. De visafslag/visveiling is eind jaren negentig uit de haven verdwenen en verhuisd naar een nabijgelegen industrieterrein. Een nieuwe invulling aan het vrijgekomen terrein is nog niet gegeven; in het bestemmingsplan is de functie van bedrijvenbestemming gehandhaafd.

De Werkhaven is vol. Aan de kades is nauwelijks tot geen plek om een schip aan te meren. Momenteel zorgt de aanleg van Windpark Noordoostpolder[1] bij Urk weliswaar voor extra drukte in de werkhaven, maar ook wanneer deze drukte er niet zou zijn, zouden de bedrijfsterreinen van de aanwezige scheepsbouw- en reparatiebedrijven in de Werkhaven vol liggen met schepen. Nieuw bedrijventerrein in de haven is niet beschikbaar[2]. In bijlage 1 is een aantal foto's opgenomen die de huidige situatie in de werkhaven illustreren.

Dat er sprake is van een ruimteprobleem in de werkhaven blijkt ook uit het feit dat van de zeven initiators achter de aanleg van de Maritieme Service haven Urk er drie werkzaam zijn in de scheepsbouw/scheepsreparatie met een vestiging in de werkhaven. Voor een overzicht van deze zeven bedrijven wordt verwezen naar bijlage 2.

In het Bestemmingsplan Havens wordt vermeld dat in de haven sprake is van de aanwezigheid van twee grote bedrijven die mogelijk geluidsoverlast produceren. Dit betreft de scheepswerven Balk Shipyard en Hoekman. Voor de cumulatieve geluidsbelasting van deze bedrijven geldt een 50 dB(A) contour. Dit betekent dat buiten dit contour de belasting niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Het is niet bekend of en in hoeverre beide bedrijven deze geluidscontour overschrijden. Bij verhuizing van één van deze bedrijven is in het bestemmingsplan bepaald dat een eventuele opvolger minder lawaai mag maken.

De Werkhaven voldoet niet aan de havenveiligheidswet. Deze wet heeft betrekking op het toelaten van personen op de havenfaciliteiten en de behandeling van ladingen en bemanning van bezoekende schepen. Het gevolg voor (wandelend) publiek in de haven is dat door de te nemen maatregelen men niet (meer) overal toegang heeft. In de haven van Urk zijn echter niet overal hekken en/of slagbomen aanwezig, mede door ruimtegebrek.

2.1.2 Maritieme Servicehaven

De nieuwe Maritieme Servicehaven moet een buitendijkse haven aan diep water worden en is gepland ten zuiden van Urk (zie onderstaande figuur). Geconcludeerd kan worden dat de nieuwe haven is gepland buiten de bebouwde kom van Urk, feitelijk op het grondgebied van de aangrenzende gemeente Noordoostpolder.

[1] Dit windpark bestaat uit 86 windturbines: 48 turbines in het water en 38 op het land.

[2] Op de website van de gemeente staan alleen beschikbare bedrijfsterreinen vermeld op de industrieterreinen Zwolse Hoek 4 en 5. Bedrijventerrein Lemsterhoek is vol. Bron: http://www.urk.nl/werk-en-ondernemen/bedrijventerreinen_41603/

Figuur 2.2 Indicatieve ligging van de buitendijkse Maritieme Servicehaven op Urk

De ontwerpideeën voor de buitendijkse servicehaven zijn vooralsnog:

- Een kade van 1000 meter lengte, gelegen 130 meter uit de bestaande dijk;
- Breedte havenbekken 250 meter;
- Twee haveningangen;
- De haven kan schepen met een waterverplaatsing tot 5000 ton accommoderen (klasse V, tot 135 meter lengte);
- Ontwerpdiepte bedraagt 5 meter;
- Aanleg van een toegangsweg (met 2 opgangen);
- Aanleg van een golfbreker.

Deze ideeën kunnen in een later stadium nog worden aangepast.

2.2 Economische situatie en belang van de maritieme cluster en verschillende maritieme sectoren

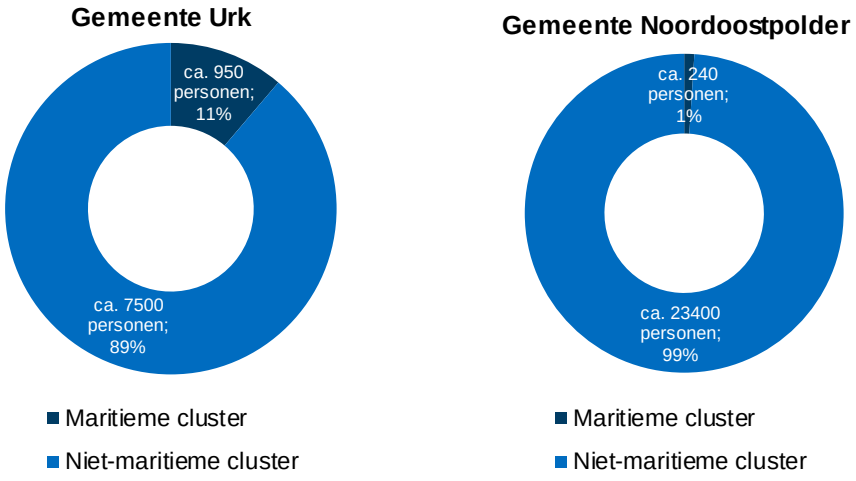
De analyse in deze sectie is gebaseerd op gegevens uit het vestigingenregister 2015 van de provincie Flevoland (deel van het Landelijk InformatieSysteem Arbeidsorganisaties en vestigingen) en de Maritieme Monitor 2015 (Ecorys)[3]. Voor een overzicht van de gehanteerde SBI-codes per maritieme sector wordt verwezen naar bijlage 3.

[3] Ook is telefonisch contact opgenomen met enkele bedrijven en is informatie van diverse bedrijfswebsites gebruikt.

2.2.1 *Maritieme cluster*

Tussen 2000 en 2010 steeg de werkgelegenheid in de maritieme cluster in de gemeenten Urk en Noordoostpolder, maar door een relatief sterkere daling in de afgelopen vijf jaar is de werkgelegenheid in 2015 ruim 7,5% lager dan in 2000. Deze daling wordt vrijwel volledig verklaard door een daling van de werkgelegenheid in de visserij. Desondanks blijft de maritieme cluster verantwoordelijk voor circa 950 banen (11% van de werkgelegenheid) in de Gemeente Urk en circa 240 banen (1% van de werkgelegenheid) in de Gemeente Noordoostpolder in 2015.

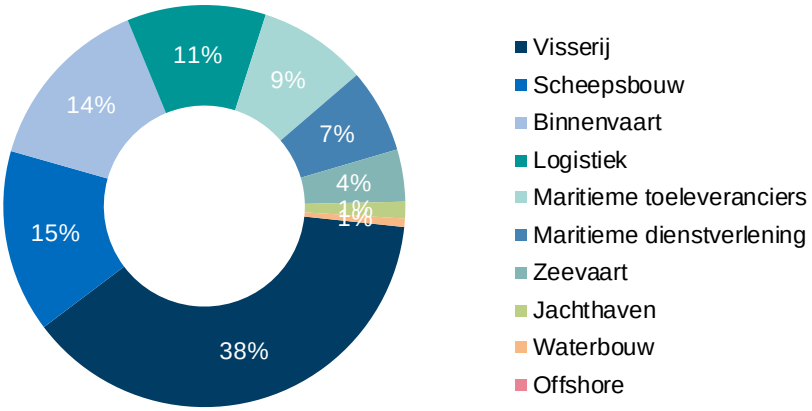
Figuur 2.3 Werkgelegenheid in de maritieme cluster in 2015



De visserij is de grootste maritieme sector op Urk en in de Noordoostpolder en is verantwoordelijk voor 38% van de werkgelegenheid. Andere sectoren met aanzienlijke werkgelegenheidsaandelen zijn de scheepsbouw (15%), binnenvaart (14%) en logistieke sector (11%), gevolgd door de maritieme dienstverlening (9%) en toeleveranciers (7%). Het aandeel van maritieme dienstverlening en toeleveranciers laat zien dat het niet alleen de maritieme bedrijven zelf zijn die werkgelegenheid creëren (directe werkgelegenheid), maar ook het netwerk achter deze bedrijven (indirecte werkgelegenheid). De nationale werkgelegenheidsmultiplier voor de scheepsbouw bedroeg 1,74 in 2014, oftewel, één baan in de scheepsbouw genereert een werkgelegenheid van 0,74 personen bij toeleverende bedrijven, zoals schilders en elektrotechnische bedrijven. Daarbij is bekend dat een groot deel van deze indirecte effecten op Urk zelf neerslaan vanwege de verwevenheid van bedrijven op Urk.

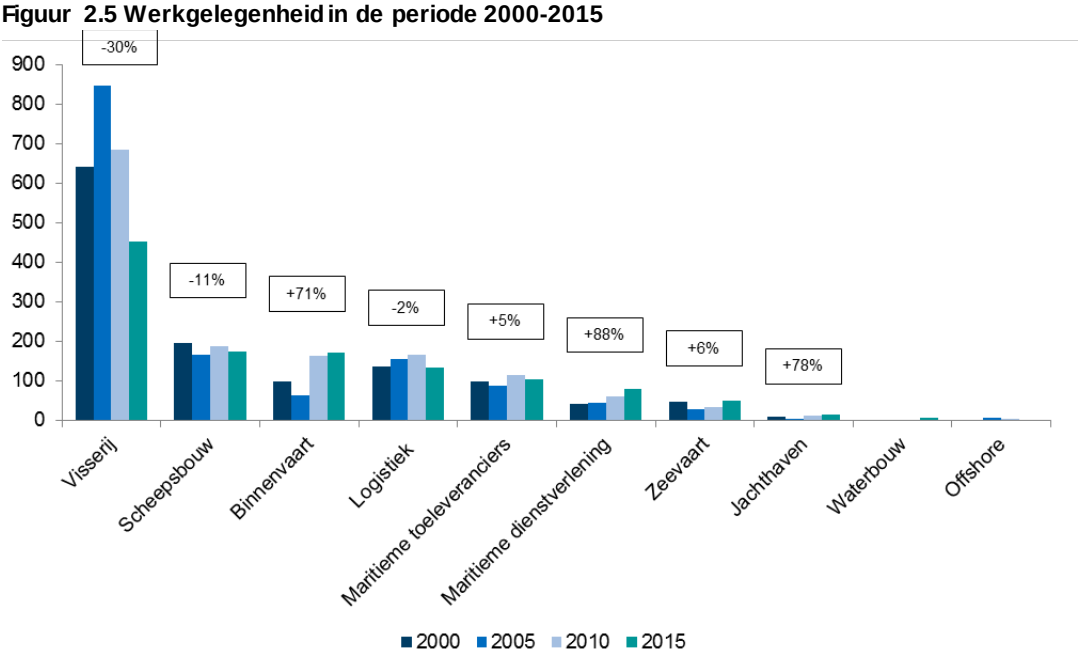
Daarnaast zijn er enkele kleinere sectoren die ook een –zij het beperkte- rol spelen in de economie van Urk en de Noordoostpolder, namelijk de zeevaart, watersport, waterbouw en offshore.

Figuur 2.4 Werkgelegenheidsaandeel per maritieme sector



De werkgelegenheid binnen de verschillende maritieme sectoren laat een sterke dynamiek zien (zie Figuur 2.4**Error! Reference source not found.**). Hierbij spelen enerzijds economische ontwikkelingen en vraagfluctuaties een rol en anderzijds de beperkte uitbreidingsruimte.

Figuur 2.5 Werkgelegenheid in de periode 2000-2015



In volgende paragrafen wordt een nadere toelichting gegeven op de ontwikkelingen binnen de specifieke maritieme sectoren.

2.2.2 *Visserij*

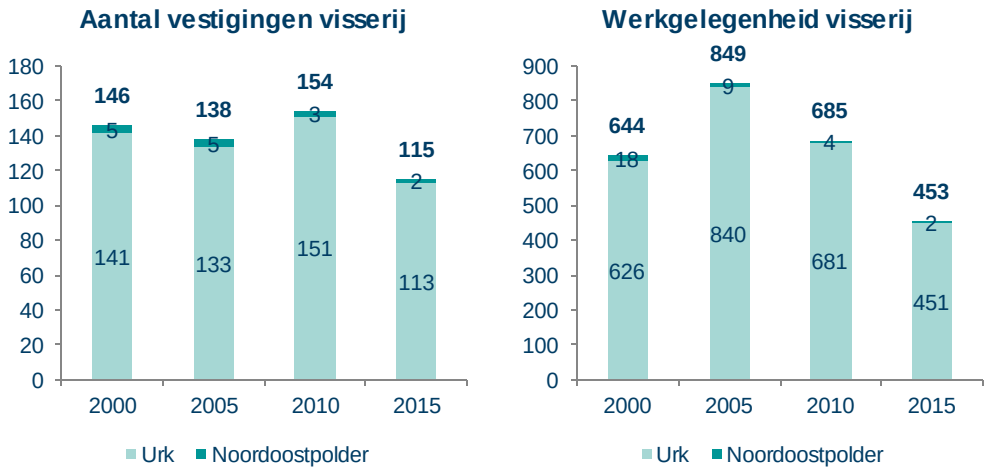
De sector visserij bestaat uit visserijproductiebedrijven (visvangst en kwekerijen)[4]. De sector is binnen de Nederlandse maritieme cluster een relatief kleine speler, maar binnen de Europese visserij een belangrijke. Zo staat Nederland binnen Europa op de vijfde plaats wat betreft de

[4] De visverwerking en vishandel wordt niet tot de sector visserij gerekend. Met een omzet van 86.4 miljoen euro in 2014 is de visafslag op Urk de grootste visafslag van Nederland (CBS, april 2015) en Urk is markleider op het gebied van platvis. De omzet in 2014 was echter lager dan in de voorgaande jaren. In de visverwerkende sector op Urk bevinden zich circa 1.750 werkzame personen (bron: Provincie Flevoland, 2015). Eind december 2015 kocht zalmverwerker Rodé Vis nog17.000 vierkante meter aan bedrijfsterrein in Urk. In 2014 kocht Visco Visgroothandel en Marseafood een perceel grond in Urk

jaarlijks aangeleverde hoeveelheden vis (naar volume, inclusief kwekerijen)[5]. In 2014 waren er circa 1.000 vestigingen actief in de Nederlandse visserij en dit aantal is de laatste jaren redelijk stabiel gebleven. De omzet in de visserij neemt sinds 2011 af als gevolg van dalende visvangsten.

De visserij op Urk bestaat voornamelijk uit zeevisserij en is in de afgelopen 15 jaar aanzienlijk gekrompen van ruim 140 vestigingen naar minder dan 115 vestigingen. De visserij in de Gemeente Noordoostpolder telde 5 vestigingen in 2000; in 2015 waren dit er nog slechts 2. Dit betekent een daling van circa 20 procent van het aantal vestigingen in beide gemeenten samen. Ook in termen van werkgelegenheid is sprake van krimp in deze sector. In 2000 waren er nog 644 personen werkzaam in de visserij op Urk en in de Noordoostpolder en in 2015 nog maar 453 personen (een daling van circa 30%). De grootste vestiging in de visserij op Urk heeft minder dan 10 werknemers en het gemiddeld aantal personen per vestiging is 4 personen.

Figuur 2.6 Aantal vestigingen en werkgelegenheid in de visserij



2.2.3 *Scheepsbouw*

Nederland heeft een hele goede naam in de grote jachtbouw (schepen groter dan 24 meter). Wereldwijd zijn er circa 76 werven in 20 verschillende landen die zich richten op de bouw van jachten langer dan 24 meter. Naar omzet gemeten staat de Nederlandse grote jachtbouw in 2014 op een derde plaats met een marktaandeel van 17%, na Italië (37%) en Duitsland (19%). De gemiddelde prijs voor een Nederlands jacht langer dan 24 meter bedraagt € 41 miljoen. Op Urk richt Balk Shipyard zich op de grote jachtbouw. Nabijgelegen werven die dit ook doen zijn Royal Huisman in Vollenhove, Koninklijke De Vries in Makkum en Vitters in Zwartsluis.

Op dit moment zijn er circa 17 scheepswerven rondom het IJsselmeer aanwezig die zich richten op de grote jachtbouw of de niet-recreatieve scheepsbouw/-reparatie. In totaal waren er in 2014 circa 1.322 personen rondom het IJsselmeer werkzaam in deze sector waarvan ruim 17% op Urk.

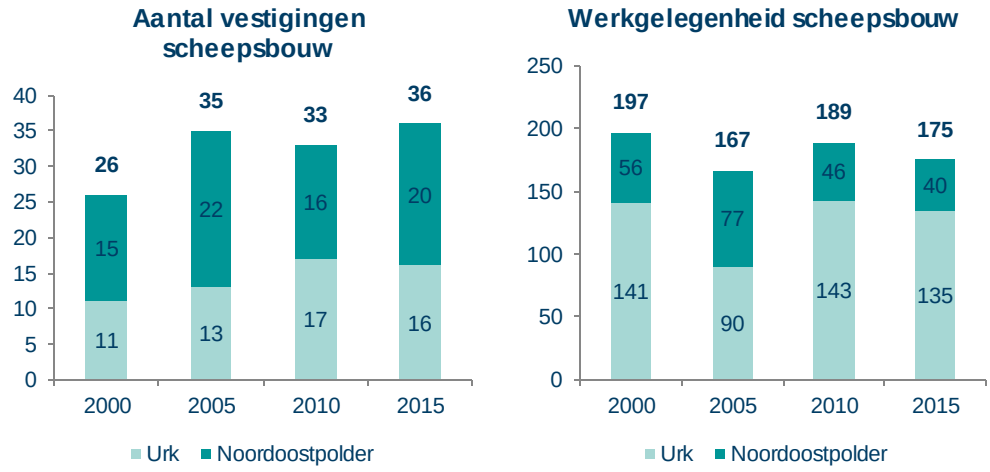
De scheepsbouw op Urk is in termen van het aantal vestigingen een groeiende sector. Tussen 2000 en 2015 zijn er 10 vestigingen bij gekomen. Het aantal werkzame personen per vestiging is echter gekrompen van 8 tot slechts 5 personen, waardoor de werkgelegenheid een dalende trend laat zien (11% daling in de periode 2000-2015). De scheepsbouw heeft in indirecte zin een grotere rol dan de direct zichtbare 36 vestigingen op Urk en in de Noordoostpolder, aangezien deze sector veel gebruik maakt van toeleveranciers, zoals schilderbedrijven, elektriciens, monteurs en kraanverhuurbedrijven, die gezamenlijk schepen afbouwen. Landelijk heeft de sector scheepsbouw

[5] Cijfers over het jaar 2011. Bron: European Union, *Facts and figures on the Common Fisheries Policy, Basic statistical data (2014).*

een hoge toegevoegde waarde- en werkgelegenheidsmultiplier. Op Urk valt te constateren dat veel van deze toeleveranciers ook uit Urk en omgeving afkomstig zijn.

Daarnaast is er een trend zichtbaar waarbij de scheepswerven op Urk zich steeds minder als traditionele werf en meer als aanbieder van facilitaire diensten opstellen waardoor een deel van de werkgelegenheid in de scheepsbouw zich 'buiten de radar' bevindt en de werkgelegenheid die gecreëerd wordt door deze sector in werkelijkheid hoger ligt.

Figuur 2.7 Aantal vestigingen en werkgelegenheid in de scheepsbouw



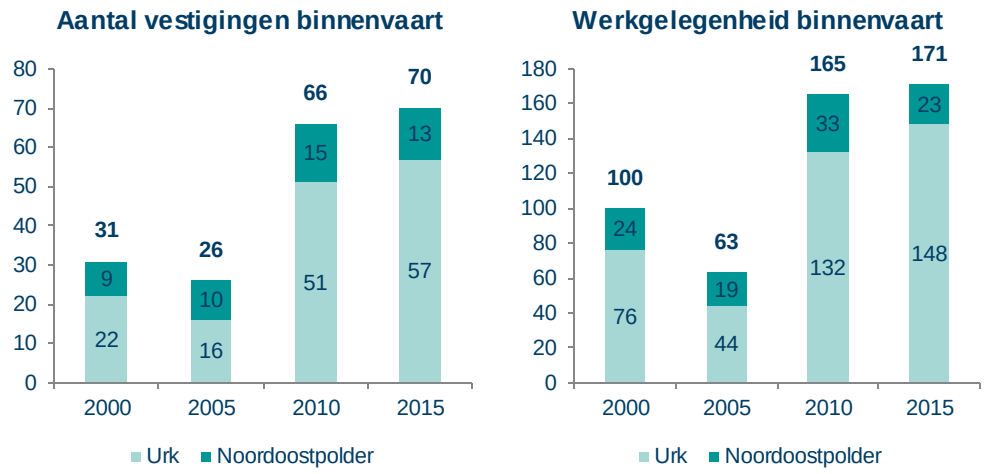
2.2.4 *Binnenvaart*

Nederland heeft al jaren een dominante positie in de West-Europese binnenvaart. De omzet, toegevoegde waarde en productiewaarde van de Nederlandse binnenvaart is in de afgelopen jaren licht toegenomen. Het niveau ligt echter nog onder het niveau van voor de economische crisis (2008). Het totaal aantal bedrijven in de binnenvaart in Nederland bedroeg ongeveer 4.100 in 2014, waarvan 70 zich op Urk en in de Noordoostpolder bevonden (minder dan 2%).

De Nederlandse binnenvaart bestaat voornamelijk uit kleine ondernemingen met 2 werkzame personen (merendeel is schipper-eigenaar). Op Urk en in de Noordoostpolder is het gemiddeld aantal werkzame personen per vestiging 2,4 (in 2000 was dit nog 3,2). De grootste vestiging heeft 22 werkzame personen in dienst. Tussen 2005 en 2010 zijn 39 nieuwe vestigingen geregistreerd en de werkgelegenheid is met circa 70 personen gegroeid.

Op nationaal niveau is de groei binnen deze sector beperkt en binnen bepaalde segmenten van de sector is sprake zelfs van overcapaciteit, met als gevolg prijsdruk en druk op de financiële positie van binnenvaartbedrijven. De trend op Urk en in de Noordoostpolder laat wat anders zien. De sector is gegroeid in deze regio, met uitzondering van de werkgelegenheid in de Noordoostpolder, die in de periode 2000-2015 zeer licht gedaald is.

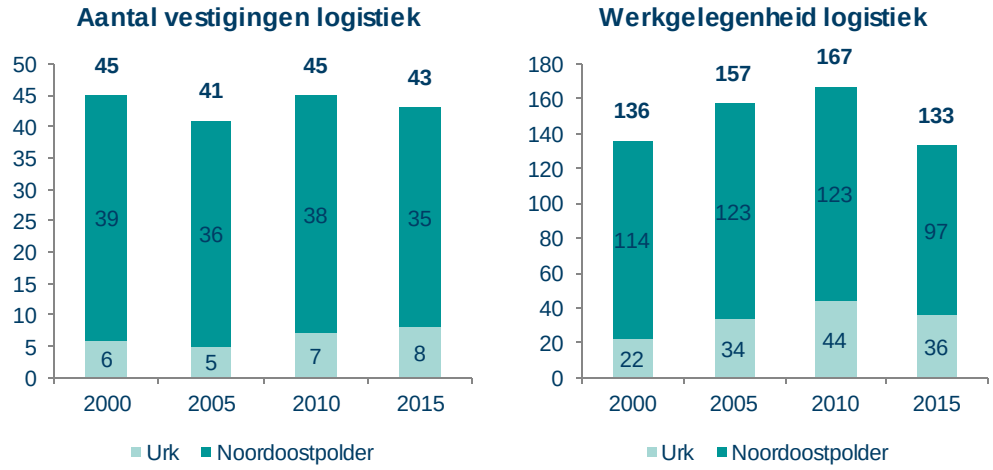
Figuur 2.8 Aantal vestigingen en werkgelegenheid in de binnenvaart



2.2.5 *Logistiek (opslag- en overslagactiviteiten)*

In de logistieke sector bevinden zich bedrijven die zich hoofdzakelijk bezighouden met opslag-, laad-, los- en overslagactiviteiten, en expediteurs, cargadoors en bevrachters. Nederland speelt een hoofdrol in de wereld op dit gebied. Als gekeken wordt naar de hoeveelheid overgeslagen gewicht is Rotterdam de grootste haven van Europa. De haven op Urk speelt een constante doch beperkte rol in deze sector. Zowel het aantal vestigingen als de werkgelegenheid in de periode 2000-2015 is vrijwel constant gebleven op Urk en in de Noordoostpolder.

Figuur 2.9 Aantal vestigingen en werkgelegenheid in de logistieke sector

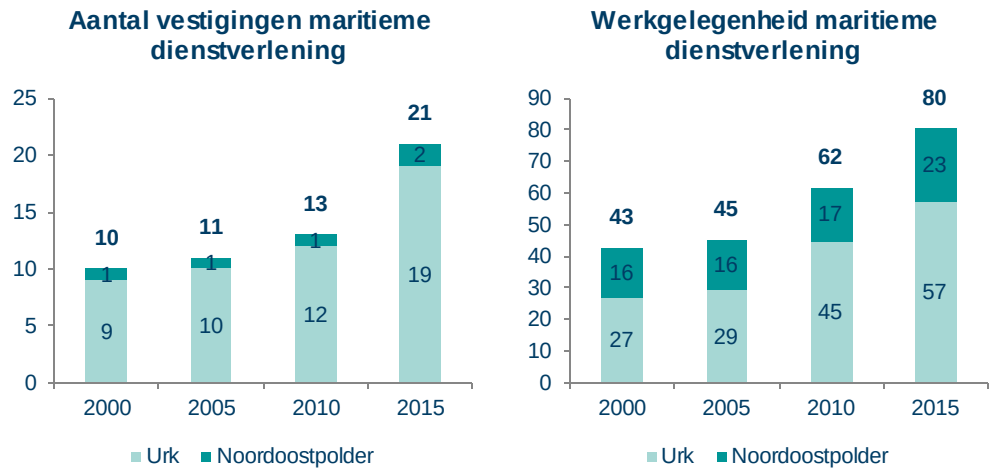


2.2.6 *Maritieme dienstverlening*

Onder maritieme dienstverlening vallen bedrijven die diensten verlenen in de maritieme sectoren, zoals onderwijsinstellingen met een nautische opleiding, verzekeringsmaatschappijen die gespecialiseerde verzekeringen aanbieden aan maritieme bedrijven, brandstofvoorzieningen in de haven, bureaus voor handelsbemiddeling, bergings- en duikbedrijven, bunkeraars en uitzendbureaus en personeelsdiensten.

De maritieme dienstverlening op Urk en in de Noordoostpolder is toegenomen in de periode 2000-2015. Het aantal vestigingen is meer dan verdubbeld en de werkgelegenheid is ook bijna verdubbeld. Het gemiddeld aantal werkzame personen per vestiging in de maritieme dienstverlening is 4.

Figuur 2.10 Aantal vestigingen en werkgelegenheid in de maritieme dienstverlening

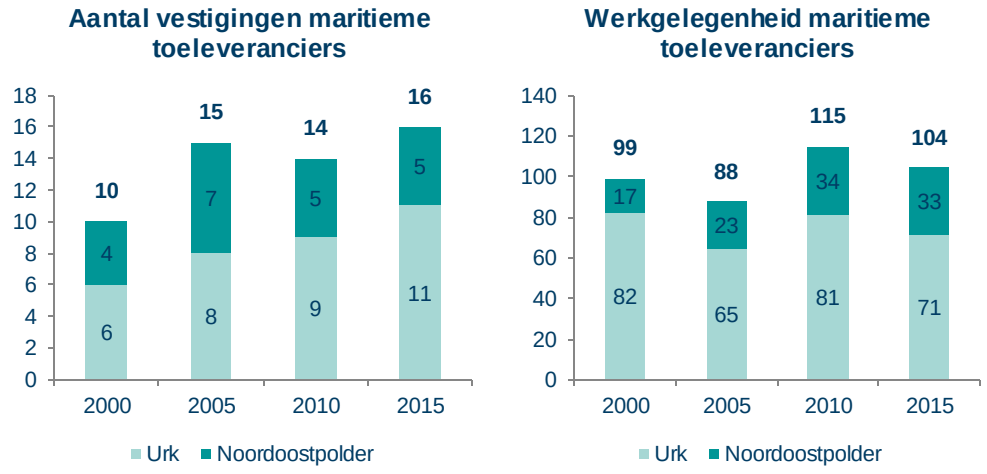


2.2.7 *Maritieme toeleveranciers*

Maritieme toeleveranciers zijn bedrijven die producten of diensten leveren aan de maritieme sector, variërend van leveranciers van elektrotechnische installaties tot groothandels in scheepsbenodigdheden en visserij-artikelen. De toeleveranciers zijn van groot belang voor de maritieme cluster. In het bijzonder voor de scheepsbouw, aangezien 70% van de waarde van een schip van toeleveranciers komt.

Het aantal maritieme toeleveranciers op Urk en in de Noordoostpolder is met 6 vestigingen (60%) toegenomen in de afgelopen 15 jaar. De werkgelegenheid met slechts 5% doordat het gemiddeld aantal personen per bedrijf op Urk is afgenomen (van gemiddeld 14 personen naar gemiddeld 6 personen).

Figuur 2.11 Aantal vestigingen en werkgelegenheid in de sector van maritieme toeleveranciers

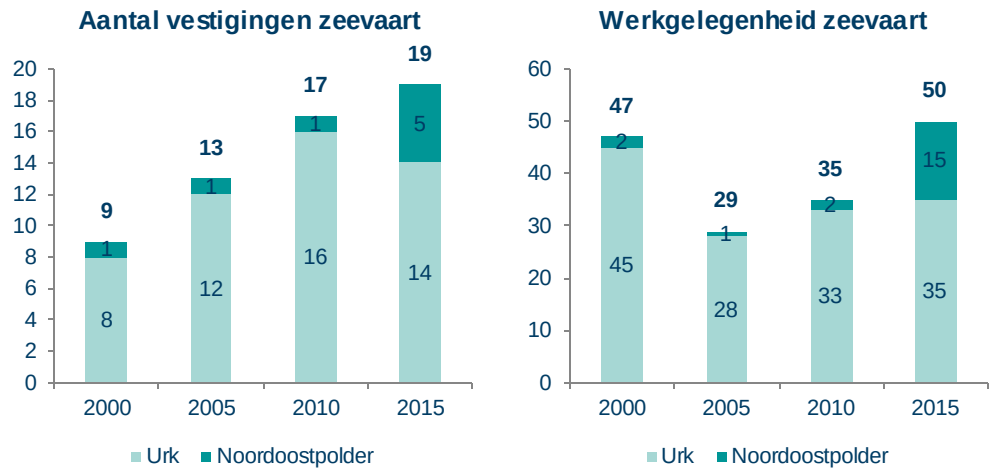


2.2.8 *Zeevaart*

De zeevaart in Nederland in 2014 telde een kleine 800 ondernemingen, waarvan circa 200 met meer dan 2 werkzame personen. Op Urk en in de Noordoostpolder is de zeevaart slechts een kleine sector met zo'n 20 vestigingen en rond de 60 werkzame personen in 2014.

De economische situatie in de Nederlandse zeevaart is de afgelopen jaren niet goed geweest, maar wel stabiel. Op Urk en Noordoostpolder is de werkgelegenheid in de zeevaart in de periode 2000-2015 licht gestegen; ondanks een daling in de tussenliggende jaren.

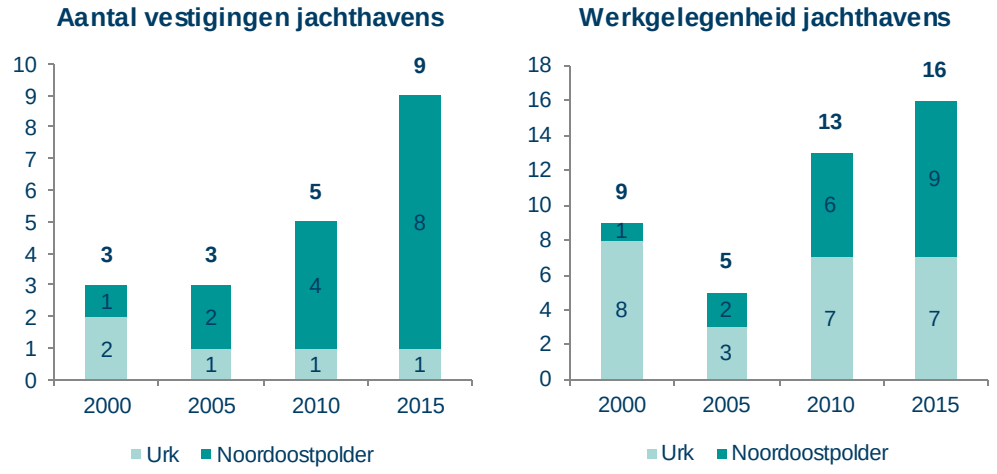
Figuur 2.12 Aantal vestigingen en werkgelegenheid in de zeevaart



2.2.9 *Jachthavens*

Urk heeft 3 laangrenzende toeristische jachthavens die door één bedrijf gerund worden. Voor Urk en de Noordoostpolder is dit een kleine maar groeiende sector, ondanks het feit dat deze sector op nationaal niveau te maken heeft met krimp vanwege de economische recessie en vergrijzing van de sector (relatief weinig jongeren in dienst). Naast de 9 jachthavenbedrijven in deze sector is er een aantal groothandels gespecialiseerd in watersportartikelen die onder de sector maritieme toeleveranciers vallen.

Figuur 2.13 Aantal vestigingen en werkgelegenheid in de jachthavensector



2.2.10 *Waterbouw*

In de periode 2000-2010 waren er geen vestigingen in de waterbouw geregistreerd op Urk en in de Noordoostpolder. In de afgelopen 5 jaar hebben 7 natte-waterbouwbedrijven zich gevestigd met in totaal minder dan 10 werkzame personen.

2.2.11 *Offshore*

In 2005 en 2010 was er één vestiging in de offshore gevestigd in de Noordoostpolder met minder dan 10 werkzame personen. Deze vestiging is enkele jaren geleden naar een andere locatie verhuisd.

2.2.12 Goederenstromen (NST)

De haven van Urk is in 2014 goed voor een overslag via water van 12,8 miljoen ton goederen waarvan het overgrote deel (12 miljoen ton ofwel 94%) bestaat uit de overslag van zand en grind. Daarnaast vindt er nog wat overslag plaats van secundaire grondstoffen en afval (0,2 miljoen ton) en steenkool, bruinkool, ruwe aardolie (0,1 miljoen ton). Ook in de periode 2010-2014 is de overslag van zand en grind de belangrijkste met een aandeel in de totale overslag fluctuerend tussen de 93 en 97 procent. Vis en visproducten worden voornamelijk over de weg van en naar Urk vervoerd. De precieze omvang van deze stroom is niet bekend. Wel is bekend dat in 2014 van en naar Flevoland ongeveer 1 miljoen ton goederen behorend tot de NSTR categorie 14 (vlees, vis, vlees- en viswaren, melk en -producten, eieren en spijsvetten) is vervoerd.

Op en in de omgeving van Urk zijn geen internationale industriële of logistieke bedrijven aanwezig met dikke ladingstromen (bulk en/of containers). Urk kan dan ook niet worden gezien als een logistiek knooppunt. Hoogfrequente shuttlediensten (24/7) voor containervervoer zijn niet aanwezig.

In bijlage 4 wordt een overzicht gegeven van de goederenstromen over water van en naar Urk.

Door de centrale ligging heeft Urk mogelijk de kans om te profiteren van goederenstromen van het zuiden/westen (Utrecht, Zuid-Holland, Noord-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg) naar het noorden/oosten (Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Duitsland). De omvang van de goederenstroom via de binnenvaart van het zuiden/westen richting het noorden/oosten was circa 21 miljoen ton in 2014. De stroom in de tegengestelde richting was circa 13 miljoen ton in 2014[6]. Een deel van deze goederen zou mogelijk via Urk getransporteerd kunnen worden indien de havenfaciliteiten, in combinatie met een concurrerend logistiek product hieromheen, hiervoor beschikbaar zouden zijn.

[6] CBS publicatiebestanden binnenvaart en wegvervoer 2014.

Figuur 2.14 Goederenstromen per binnenvaart tussen het noorden/oosten en zuiden/westen

Bron: CBS publicatiebestanden binnenvaart en wegvervoer 2014.

2.3 Infrastructuur

2.3.1 Ontsluiting

Urk is gunstig gelegen aan de scheepvaartroute Amsterdam – Lelystad – Lemmer – Delfzijl. Deze vaarweg behoort tot het hoofdvaarwegennet. De vaarroute is recentelijk verdiept en voldoet aan de eisen van CEMT-klasse Vb (geschikt voor een tweebaksduwstel, lange formatie, kustvaartschepen met een diepgang tot 3,5 m). Via deze hoofdvaarweg is Urk verbonden met de zeehavens. De bereikbaarheid van de haven voor grotere schepen is afhankelijk van de diepgang van de vaargeulen op het IJsselmeer en de diepgang/breedte van het sluizencomplex bij Kornwerderzand en de Lorentzsluizen in de afsluitdijk.

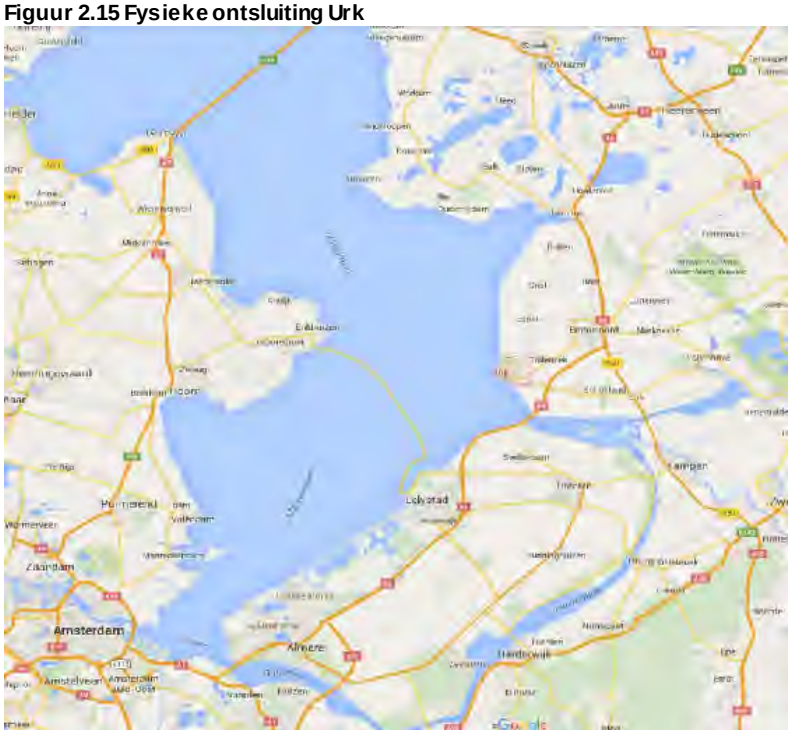
De sluis bij Kornwerderzand is momenteel 14 meter breed. Om de toegankelijkheid voor grotere schepen in het IJsselmeer te verbeteren, heeft de provincie Fryslân mede namens partijen uit de IJsselmeerregio het initiatief genomen om de sluis verbreed te krijgen (tot 25 meter met een diepgang van 5 meter in het kader van de versterking van de afsluitdijk. Door de Lorentzsluizen kunnen (jacht)schepen tot een breedte van ongeveer 16 à 17 meter getransporteerd worden, terwijl er tegenwoordig vraag is naar jachtschepen met een breedte tussen de 15 en 23 meter. Voor de

scheepsbouw is het transport van schepen momenteel een ingewikkelde en risicovolle operatie en de definitieve afbouw moet vaak in Amsterdam, Den Helder of Harlingen plaatsvinden[7].

Via de Werkhaven van Urk en de daarachter gelegen sluis komt men op de Urkervaart. Dit is een 13 km lang kanaal dat Urk verbindt met Emmeloord.

Via de landzijde is Urk ontsloten via de nabijgelegen A6 die de regio verbindt met de Randstad en Noord-Nederland, via de A7 met (Noord-) Duitsland en via de N50 richting Kampen die overloopt in de A50 richting Zwolle.

Figuur 2.15 Fysieke ontsluiting Urk



2.3.2 *Nabijgelegen havens*

Nabijgelegen havens zijn de havens van Lemmer en Kampen/Zwolle en op termijn Flevokust.

Kampen/Zwolle

De regio rondom Zwolle wil zich als een logistieke hotspot positioneren. Havenontwikkeling en goederenvervoer over water is daarin een belangrijke pijler. Kampen en Meppel zijn daarbij de steden die watergebonden logistiek herbergen. Met hun grote haventerreinen, Zuiderzeehaven en Oevers, bieden zij bedrijven de mogelijkheid om transport over water te organiseren. In de verkiezing van logistieke hotspot van Nederland is de regio Zwolle-Kampen-Meppel van plek 20 in 2013 opgeklommen naar plaats 8 in 2014[8]. In november 2015 is het havenbedrijf Port of Zwolle opgericht, de havenautoriteit voor de havens in Zwolle, Kampen en Meppel. Het havenbedrijf Port of Zwolle is verantwoordelijk voor de economische ontwikkeling, het beheer, de exploitatie en promotie van dit havengebied en is opgericht door de gemeentes Kampen, Meppel en Zwolle.

---

7 Economische effecten De Nieuwe Afsluitdijk, november 2015.

8 De logistieke hotspots van Nederland zijn door een expertpanel beoordeeld op de criteria: aanwezigheid infrastructuur, bereikbaarheid logistieke knooppunten, beschikbaarheid grond en panden en medewerking overheid en gemeenten. Bovenaan staat de regio Venlo-Venray. Bron: http://www.regiozwolle.info/#nieuws/regio-zwolle-met-stip-in-top-10-logistieke-hotspots/

Zwolle en Kampen (en Meppel) willen verder uitgroeien tot een (inter)nationaal knooppunt tussen de mainports Rotterdam en Amsterdam en het achterland. De eind 2008 opgeleverde Zuiderzeehaven bij Kampen met een diepte van 4,7 meter speelt hierin een belangrijke rol. Driekwart van het terrein ligt aan de haven, die aansluit op de hoofdvaarweg de IJssel. De IJssel is nu nog geschikt voor schepen t/m klasse 5a, maar door verdieping van het tracé van Kampen naar het IJsselmeer zal dit vanaf 2020 klasse 5b zijn[9]. De regio hoopt op een vergroting van de sluis bij Kornwerderzand en een verdieping van de vaargeul in het IJsselmeer zodat de Zuiderzeehaven bereikbaar wordt voor coasters tot 5.000 ton.

In 2014 zijn er ruim 300 mensen aan het werk op de Zuiderzeehaven en er zijn circa 1.000 schepen ontvangen. Twee jaar geleden waren dat er nog 600. Op de Zuiderzeehaven worden containers geladen en gelost, maar ook grote hoeveelheden aan bulkproducten en vloeistoffen. Bedrijven die zich de afgelopen jaren op de Zuiderzeehaven hebben gevestigd zijn containerterminal IJssel DeltaTerminal (IJDT), Wärtsilä (wereldwijd distributiecentrum voor reserveonderdelen voor scheepsmotoren en elektriciteitscentrales), Recycling Kampen (verwerking van afval), Hoeben metalen (metaalrecyclingbedrijf), Liprovit (producent van vloeibare kalver- en biggenvoeding), Staalbouw Kampen (ontwerper en producent van staalconstructies), biodiesel Kampen (productie van biodiesel uit olie- en vetafvalstromen), Salland olie (brandstofdepot), Graansloot Kampen (graandepot), Van Wijk & Olthuis (op- en overslagfaciliteit van oliën en vetten voor de diervoeder-, levensmiddelen- en technische industrie) en Triferto (internationale groothandel en producent van meststoffen). In de Zuiderzeehaven is nu nog 15 hectare beschikbaar (aangegeven met groen in onderstaande figuur)[10].

Figuur 2.16 Zuiderzeehaven Kampen

Bron: http://www.zuiderzeehaven.nl/kavels.html

[9] Bron: http://www.zuiderzeehaven.nl/over-zuiderzeehaven.html

[10] Stand per 13 december 2014.Bron: http://www.zuiderzeehaven.nl/kavels.html

Lemmer

Lemmer ligt sinds het bestaan van de Noordoostpolder aan het uiteinde van een baai. Het Prinses Margrietkanaal met sluis ligt ten westen van Lemmer. Zowel vracht- als recreatievaart maken gebruik van dit kanaal. Het havengebied bestaat uit een industriehaven, een jachthaven en een scheepswerf (zie Figuur 2.17).

Figuur 2.17 Havengebied in Lemmer

In de industriehaven zijn diverse fabrieken en bedrijven gevestigd, waaronder een betonfabriek. Daarnaast heeft Siemens in 2015 Lemmer gekozen als thuisbasis voor het onderhoud aan windpark Westermeerwind voor de komende 15 jaar. Vanaf maart dit jaar huurt Siemens een pand met kantoor en opslagruimte in de industriehaven.

Het grootste bedrijf dat aanwezig is op de scheepswerf is VEKA Bijlsma Shipyard. VEKA bouwt zowel zeeschepen als binnenvaartschepen af op de scheepswerf. Het voortbestaan van dit bedrijf hangt sterk af van het uitdiepen van de vaargeulen. In mei 2015 hebben gemeente en provincie besloten hierin te investeren.

Naast de industriehaven en scheepswerf is er een jachthaven met meerdere jachthavenbedrijven. Doordat Lemmer gelegen is tussen de Friese meren en het IJsselmeer is er veel vraag naar recreatievaart. Ook zijn er veel recreatiemogelijkheden in de omgeving (waaronder wandel- en fietsgebieden, horeca- en winkelgelegenheden en een strand). De grootste jachthavenbedrijven in Lemmer hebben gezamenlijk meer dan 1000 ligplaatsen. Daarnaast zijn er woningen met ligplaatsen aan het water, vakantieaccomodaties en andere faciliteiten voor waterrecreanten. De watersportindustrie (reparatie, onderhoud, stalling en verkoop van boten) is goed ontwikkeld en toekomstige ontwikkelplannen in Lemmer zijn dan ook sterk gericht op recreatie en toerisme.
De focus van de Gemeente Friese Meren ligt op ruimtelijke kwaliteit van de waterfronten en watersportkernen en versterking van Lemmer als toegangspoort naar Friesland en niet zo zeer op de ontwikkeling van industriële en/of bedrijfsactiviteiten[11]. Onderdeel van het masterplan is dan ook een herstructurering van het aanwezige bedrijventerrein voor nieuwe recreatieve voorzieningen. De

[11] Beschreven in het Masterplan Toegangspoort Lemmer, 'Lemmer: poort naar de Friese Meren', januari 2014.

industrieën aan het water worden in het Masterplan Toegangspoort Lemmer als zwak punt genoemd (aangezien ze het gebied onaantrekkelijker maken voor recreatie).

Flevokust

Naast bovengenoemde havens werkt de provincie Flevoland momenteel, in samenwerking met gemeente Lelystad, aan de ontwikkeling van Flevokust. Flevokust is een nieuw te realiseren buitendijkse haven, met een binnendijks 'nat' industrieterrein ten noorden van Lelystad, die beiden naar verwachting eind 2017 gerealiseerd zullen zijn. De haven komt te liggen op het kruispunt van hoofdvaarroutes naar het westen en noorden. Op de buitendijkse haven komt een overslagterminal, waar containers per binnenschip aankomen en per truck of trein naar het directe achterland getransporteerd worden. Het industrieterrein zal geschikt zijn voor havengebonden en havengerelateerde bedrijven in milieucategorieën 3.2, 4 en 5.

De kade van Flevokust wordt 400 meter lang. Hiervan zal 200 meter gebruikt worden voor de overslag van containers door exploitant CTU (Container Terminal Utrecht). CTU heeft momenteel ook de terminal in Kampen, maar zal deze na realisatie van de nieuwe locatie in Lelystad niet meer gebruiken. De overige 200 meter van de kade zal gebruikt worden voor (bulk-)overslag en/of uitbreiding van de container terminal.

Naar verwachting zal een volume van circa 90.000 tot 150.000 TEU worden overgeslagen in 2020 en circa 100.000 tot 224.000 TEU in 2030 (afhankelijk van o.a. economische groei). Het betreft containers die nu vanuit Rotterdam via de binnenvaart naar de containerterminal in Utrecht worden vervoerd en vervolgens over de weg naar Lelystad en omgeving, en containers die nu vanuit Rotterdam direct de weg op gaan richting Lelystad en omgeving. Flevokust draagt dus bij aan een verschuiving van vrachtverkeer van weg naar water, en daarmee aan een betere doorstroming op de weg en aan een beter leefklimaat.

2.4 Samenvatting en conclusies huidige situatie

1. Sterktes en zwaktes:

De belangrijkste sterktes van de bestaande (Werk)haven van Urk zijn:

- Strategische ligging aan het IJsselmeer met een directe vaarwegverbinding tussen Randstad, Waddenzee/Noordzee, Noordoost-Nederland en Duitsland.
- Bereikbaarheid van de haven van Urk via water voor klasse Vb schepen.
- Met de aanwezigheid van Balk Shipyard beschikt de scheepsbouw over een gezichtsbepalend bedrijf gericht op de grote jachtbouw.
- De haven ligt ingebed in een maritiem cluster: er zijn verschillende bedrijven uit verschillende maritieme sectoren aanwezig op Urk. Toeleveringen verlopen hierdoor soepel.

De belangrijkste zwakten van de bestaande (Werk)haven van Urk zijn:

- De (Werk)haven is vol, aan de kades is nauwelijks ruimte om een schip aan te leggen.
- Er is geen ruimte voor nieuw nat bedrijventerrein.
- Er zijn geen internationale industriële en logistieke bedrijven met dikke ladingstromen op of in de omgeving van Urk gevestigd als basis voor vervoer over water: de haven fungeert niet als logistiek knooppunt.
- De profilering van de haven is onduidelijk.
- Mede door ruimteproblemen voldoet de werkhaven op het eerste oog niet volledig aan de wettelijke regelgeving voor havens. Zo is de haven onvoldoende afgesloten en kan iedereen het haventerrein betreden.

2. Economische situatie:

- De maritieme cluster is een **belangrijke -in economische zin stuwende- werkgever** op Urk. Circa 1 op de10 werkenden in de gemeente Urk (en 1 op de 100 in de gemeente Noordoostpolder) is direct werkzaam in deze cluster, de indirecte effecten op en in de omgeving van Urk zijn in dit stadium niet te kwantificeren, maar zijn naar verwachting ook fors in omvang.
- De **werkgelegenheid** in de maritieme cluster is echter met bijna 8% gedaald in de afgelopen 15 jaar. Dit is vrijwel volledig te verklaren door een krimp in de visserij.
- **Verbreding van de Urker economie** is nodig om de structurele krimp in de visserij op te kunnen vangen.
- Voor de rest heeft de cluster de crisis redelijk overleefd: de werkgelegenheid in de scheepsbouw is licht gekrompen, de logistieke sector is stabiel gebleven.
- In andere maritieme sectoren is een **groeitrend in werkgelegenheid** te constateren, op Urk en in de Noordoostpolder, vooral in de sectoren binnenvaart, maritieme dienstverlening en maritieme toeleveranciers. Ook de sectoren zeevaart, jachthaven en waterbouw zijn gegroeid in werkgelegenheidstermen. Deze sectoren hebben echter een relatief klein werkgelegenheidsaandeel, waardoor deze groeitrend niet genoeg is gebleken om de teruggang in werkgelegenheid in de visserij (en in kleinere mate in de scheepsbouw) te compenseren.
- De **goederenoverslag** in de haven op Urk betreft voornamelijk zand en grind. In 2014 werd in totaal 12,8 miljoen ton overslagen waarvan 12 miljoen ton zand en grind. Vis en visproducten worden voornamelijk over de weg van en naar Urk vervoerd. In 2014 is van en naar Flevoland ongeveer 1 miljoen ton goederen behorend tot de NSTR categorie 14 (vlees, vis, vlees- en viswaren, melk en -producten, eieren en spijsvetten) vervoerd.

3. Fysieke situatie:

- De **bereikbaarheid** van de haven op Urk voor grotere schepen is afhankelijk van de diepgang van de vaargeulen op het IJsselmeer en de diepgang/breedte van het sluizencomplex bij Kornwerderzand en de Lorentzsluizen in de afsluitdijk.
- Twee bedrijven in de haven op Urk zorgen mogelijk voor **geluidsoverlast**. Beide bedrijven behoren tot de groep ondernemingen die graag willen verhuizen naar de nieuwe buitenhaven.

4. Regionale situatie:

- Nabijgelegen havens richten zich op logistieke- en/of overslagfunctie (Kampen/Zwolle en Flevokust) dan wel recreatieve functie (Lemmer). De regio Kampen/Zwolle (en Meppel) wil uitgroeien tot een (inter)nationaal knooppunt tussen de mainports Rotterdam en Amsterdam en het achterland. De regio lijkt goed op weg met een stijging in de categorie Logistieke hotspot van plaats 20 in 2013 naar plaats 8 in 2014.

Dit alles overziend is er duidelijk sprake van een bovenlokaal belang; (i) de –sociaaleconomische- impact van de cluster strekt zich uit over meerdere gemeenten, (ii) de ligging van het project biedt competitieve voordelen in een bovenlokaal perspectief, (iii) er is afstemming nodig tussen dit project en Flevokust en (iv) het project vraagt ook om goede begeleiding van de intergemeentelijke samenwerking die nodig is om het project optimaal te structureren.

In het volgende hoofdstuk wordt bekeken wat voor een 'soort' nieuwe haven dit mogelijkerwijze kan worden en welke activiteiten er het beste verricht zouden kunnen worden.

3 Ontwikkelperspectief

3.1 Literatuuranalyse

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van (landelijke) ontwikkelingen en trends die spelen op het gebied van:

- logistieke netwerken;
- infrastructurele ontwikkeling;
- duurzaamheid en energie;
- scheepsbouw;
- logistiek (op- en overslagactiviteiten);
- binnenvaart;
- visserij;
- jachthavens.

Deze landelijke ontwikkelingen en trends dienen als input voor het vaststellen van de kansen voor de ontwikkeling van een maritieme servicehaven Urk. De hieronder vermelde trends en ontwikkelingen zijn gebaseerd op eerder, o.a. door Ecorys verricht onderzoek, te weten:

- *De Nederlands Maritieme Cluster*, Monitor 2015, Rotterdam, december 2015;
- *Economische effecten De Nieuwe Afsluitdijk*, november 2015;
- *MKBA buitendijkse haven Flevokust*, februari 2015;
- *Havenvisie Zwolle Kampen Netwerkstad*, Rotterdam april 2011;
- *Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens*, Rotterdam, maart 2010;
- *Multimodale achterlandknooppunten in Nederland, Een studie naar containeroverslagterminals in het achterland van Nederlandse zeehavens*, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), Den Haag, herziene versie, juli 2012.

Ontwikkeling logistiek netwerk multimodale knooppunten

- Mainport Netwerk Nederland: samenwerking tussen mainport Rotterdam en zeehavens, binnenhavens, logistieke knooppunten en industriële centra op achterlandverbindingen (*Economische visie op de lange termijn ontwikkeling van Mainport Rotterdam*, Ministerie van Economische Zaken, 2009).
- De verwachte groei van het goederenvervoer, het belang van een goede multimodale bereikbaarheid en het streven naar een duurzame wijze van vervoer zijn voor het Rijk aanleiding om goederenvervoer over water te stimuleren en het netwerk van binnenhavens te versterken. Het kabinet heeft de afgelopen jaren dan ook middelen beschikbaar gesteld voor de verbetering van de bereikbaarheid van binnenhavens.
- Bij het ontwikkelen van achterlandnetwerken staat optimalisering van onder andere binnenvaart centraal om de milieubelasting en congestie van noodzakelijk transport te beperken. Dit wil de haven van Amsterdam bereiken door samenwerkingsverbanden aan te gaan met de ARA-havens maar ook met de achterlandhavens ('extended gates'). (*Visie 2030*, Port of Amsterdam, 2014).
- Zeehavens werken samen met containerterminals in het achterland (Rotterdam met Alphen aan den Rijn, Wanssum, Alblasserdam, en Amsterdam met Lelystad). Containerstromen worden in grote binnenvaartschepen van en naar *deepsea* terminals in zeehavens vervoerd.
- Een aantal regio's kan uitgroeien tot logistieke hotspot op de belangrijke verbindingsassen tussen havens en achterland. De samenwerking tussen terminals binnen het netwerk, zeehavens en achterlandregio's wordt steeds belangrijker om logistieke stromen te bundelen, service te leveren en een betrouwbare schakel te zijn voor verladers en logistieke

dienstverleners. Een maritieme servicehaven zoals het initiatief nabij Urk sluit aan bij de speerpunt voor de economische structuurversterking van Noordelijk Flevoland (Omgevingsplan 2006). In het huidige beleid is het realiseren van een extra haven in Noordelijk Flevoland nog niet onderkend als provinciaal doel. Op basis van de conclusies van paragraaf 2.4 lijkt dit wel gerechtvaardigd.

Ontwikkeling infrastructuur

- Ruimte aan haventerreinen in de zeehavens en binnenhavens voor de vestiging van watergebonden bedrijven is schaars; juiste (watergebonden) bedrijf op de juiste plaats (natte kavel).
- Ruimte voor watergebonden bedrijven staat onder druk van woningbouw, recreatie en natuur.
- Geluid en milieuruimte zijn beperkende factoren voor de groei van watergebonden bedrijven.

Duurzaamheid en energie

- Transitie naar '*biobased economy*' (bio-energie, biobrandstoffen en bioproducten) en het gebruik van meer duurzame energiebronnen waarvan het vervoer van deze goederen via water kan plaatsvinden.
- Duurzaamheid is onderdeel van de logistieke keten en bedrijfsvoering; '*green order*' en '*green tender*' betekent dat verladers eisen stellen aan logistiek dienstverleners en havens.
- De duurzame haven van de toekomst levert faciliteiten en ruimte voor bedrijven die in clusters samenwerken, voorzieningen delen en elkaars restproducten gebruiken, ontvangt schone schepen, en kiest voor een duurzame inrichting van de haven.
- De Rijksoverheid streeft naar 14% duurzame energie in 2020. In 2023 moeten windmolens op land en zee voor ongeveer 8 miljoen huishoudens duurzame energie opwekken. Om tot 14% duurzame energie in 2020 te komen, is meer windenergie op land en zee nodig. Naast locaties op de Noordzee is er ook een windmolenpark gepland in het IJsselmeer van vooralsnog 89 windturbines, 6 kilometer uit de kust van de gemeente Súdwest-Fryslân (bij Makkum).

Scheepsbouw

Er zijn diverse trends zichtbaar op de wereldmarkt die er toe leiden dat de scheepsbouwsector voortdurend in beweging is en zich steeds meer moet aanpassen aan de vraag.

- Op het gebied van offshore en werkschepen wordt het formaat dat geleverd moet worden steeds groter. Ook is er een toenemende vraag naar volledig onderhoud van schepen op de bouwwerf.
- Op het gebied van jachtbouw is er een toenemende vraag naar *full service* bedrijven. Dit zijn bedrijven die een jacht compleet afleveren. Hiervoor is een kring van hoogwaardige toeleveranciers nodig die de klantvraag oppakken.
- Jachten worden steeds langer en breder. Bedroeg in 2012 de lengte van het langste superjacht ooit in Nederland gebouwd 95 meter, in 2013 was dit 99 meter en in 2015 110 meter. De superjachtbouwers spelen in op de schaalvergroting door werven uit te breiden (grotere bedrijfshallen). De schaalvergroting leidt er echter ook toe dat de bestaande infrastructuur in toenemende mate als knellend wordt ervaren: steeds vaker is er sprake van slechts enkele centimeters speling bij het transport van grote jachten door sluizen en bruggen naar open water. Voor deze markt is goede bereikbaarheid van groot belang.
- Steeds meer wordt een beroep gedaan op scheepswerven voor verbouw of renovatie (*refits*) van schepen als gevolg van veranderingen in veiligheids-, comfort-, of milieueisen.
- De scheepsbouw maakt steeds meer gebruik van toeleveranciers. Dit uit zich in een hoge werkgelegenheidsmultiplier. De (nationale) werkgelegenheidsmultiplier voor de scheepsbouw bedroeg 1,74 in 2014, oftewel één baan in de scheepsbouw genereert een werkgelegenheid van 0,74 personen bij toeleverende bedrijven (bijvoorbeeld schilders, timmerbedrijven,

elektrotechnische bedrijven, etc.)[12]. Het is niet bekend waar deze indirecte werkgelegenheid neerslaat. Verwacht wordt dat, gezien de hechtheid en de kleine gemeenschap op Urk, een relatief groot deel neerslaat op Urk zelf.

- Uit eerder door Ecorys verricht onderzoek blijkt dat de scheepswerven rond het IJsselmeer op dit moment nadelige effecten ondervinden van de beperkte capaciteit van de bestaande Lorentzsluizen (blijkend uit een inventarisatie van Scheepsbouw Nederland). Hierdoor kunnen zij moeilijker voldoen aan de trends die zich in de sector voordoen. Jachten die niet door de huidige Lorentzsluizen kunnen, moeten via Amsterdam naar zee en vice versa.
- Voor de scheepswerven rond het IJsselmeer betekent de beperking aan de Lorentzsluizen dat het mogelijk is om tot een breedte van ongeveer 16 -17 meter te bouwen. In verband met diepgang, bruggen en sluizen is transport echter op dit moment een ingewikkelde en risicovolle operatie en moet de definitieve afbouw vaak in Amsterdam, Den Helder of Harlingen plaatsvinden. De *refits* die elders worden afgebouwd kunnen op dit moment niet naar de betreffende haven rond het IJsselmeer terugkomen. De mogelijke uitbreiding van de sluizen bij Kornwerderzand zou hier verandering in kunnen brengen[13].

Logistiek (op- en overslag bedrijven)

Door Ecorys is in het onderzoek Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens een analyse uitgevoerd naar de beschikbare capaciteit van natte terreinen en overslagfaciliteiten. Dit leidde tot de volgende conclusies:

- Er wordt geen tekort aan capaciteit verwacht om de vraag naar vervoer van bulkgoederen over water te kunnen opvangen. Alleen na 2020 bij hoge nationale groei lijkt er meer behoefte aan natte terreinen te zijn. Dit lijkt echter voorlopig niet aan de orde. Refererend naar de thans 35 miljoen ton goederen waarvoor Urk mogelijk een overslagoptie zou kunnen zijn (zie sectie 2.2.12) kunnen we niet anders dan concluderen dat het kader van deze quick scan ons niet toelaat deze potentie verder te kwantificeren, maar ook dat deze potentie op voorhand, gezien de omvang van deze stromen, niet marginaal hoeft te zijn. Voor een beter antwoord is een gedetailleerdere analyse nodig, waarbij marktpartijen, huidige logistieke ketens (en kosten) en de mogelijkheden van Urk om hierop aan te haken worden bekeken.
- De capaciteit van de containerterminals in Nederland zal eveneens voldoende zijn voor de periode tot 2020 mede door de uitgevoerde en geplande investeringen van bijna alle grote terminals.
- Om de groei na 2020 te kunnen accommoderen dienen de terminals hoogfrequente en betrouwbare diensten via het water te kunnen aanbieden aan de klanten. Afstemming tussen overheden op regionaal niveau is nodig bij de ontwikkeling van nieuwe containerterminals om versnippering van het netwerk van containers te voorkomen.
- In de studie wordt als kansrijke locatie voor een binnenhaven Flevoland aangemerkt. In sectie 2.3.2 is beschreven dat inmiddels besloten is tot de aanleg van een containerterminal in de te ontwikkelen buitendijkse haven Flevokust bij Lelystad.
- Om versnippering van het netwerk van containers te voorkomen wordt dan ook aanbevolen dat de nieuwe buitendijkse servicehaven Urk zich vooralsnog niet richt op de overslag van containers. Wanneer containerstromen in de toekomst verder toenemen kan alsnog, na afstemming tussen overheden, besloten worden tot de aanleg van een overslagterminal voor containers op Urk.

Onderzoek door het KIM (2012) komt tot dezelfde conclusie. Gesteld wordt dat: “De overslag-capaciteit (van containers, red.) inclusief de geplande uitbreidingen per regio (waaronder Lelystad, red.), is in principe tot 2020 toereikend om in de scenario’s van het Centraal Planbureau met lage

[12] Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster, Monitor 2015, Rotterdam, december 2015.

[13] De provincie Fryslân is, mede namens een aantal andere publieke en private partijen, initiatiefnemer voor de uitbreiding van het sluiscomplex in de Afsluitdijk bij Kornwerderzand.

en hoge economische groei aan de vraag te kunnen voldoen…. Ook in 2030 zal in de meeste regio's voldoende capaciteit beschikbaar zijn bij lage en hoge groei…In het scenario met hoge groei komen Noord-Friesland, Noord-Overijssel, de Veluwe en geheel Noord-Brabant er als potentiële regionale knelpunten bij.''

Binnenvaart

- Ongeveer de helft van de Europese binnenvaartschepen (ca. 11.500) vaart onder Nederlandse vlag. Dit komt neer op circa 60% van de totale Europese binnenvaartcapaciteit. De Nederlandse vloot is relatief jong en het gemiddelde tonnage per schip loopt de laatste jaren geleidelijk op (schaalvergroting).
- Het aantal kleine binnenvaartschepen is de afgelopen jaren afgenomen waardoor er over de kleinere vaarwegen minder goederen naar binnenlandse afnemers wordt vervoerd.
- Binnen een aantal segmenten van de binnenvaartsector is sinds het uitbreken van de financiële crisis nog steeds sprake van overcapaciteit. De overcapaciteit in de binnenvaart heeft geleid tot prijsdruk die er mede toe heeft geleid dat de financiële positie van veel binnenvaartbedrijven verzwakt is.
- De overcapaciteit zal naar verwachting pas na 2020 verdwijnen.
- Investeringen in duurzame aandrijving worden de komende jaren als noodzakelijk gezien, mede door de aanscherping van de emissienormen van de Rotterdamse haven vanaf 2025 en de verwachting van strengere regelgeving op termijn.

Visserij

- De vissers op Urk zijn voornamelijk werkzaam in de kottervisserij. Verreweg de meeste Urker kotterschepen komen niet meer in de Urker haven. Aan de ene kant is het IJsselmeer te ondiep, aan de andere kant is het vaak goedkoper de vis per vrachtwagen naar Urk te brengen. Veel schepen liggen in de Noordelijke havens Delfzijl, Lauwersoog en Harlingen.
- De Nederlandse (en Urkse) kottervloot vist voornamelijk op garnalen en platvis (tong, schol en bot).
- In 2014 wordt er door de Nederlandse kottervissers nagenoeg geen gebruik meer gemaakt van de boomkor bij het vissen op tong maar nagenoeg uitsluitend van de puls. De uitbreiding van het aantal pulsvergunningen in 2014 onderdeel is van een pilot van vijf jaar waarin uitgebreid onderzoek zal worden gedaan naar de werking van de pulstechniek. Het is daarom niet zeker of de boomkor voorgoed zal verdwijnen.
- Bij het vissen op schol heeft de laatste jaren een overschakeling naar twinrigvisserij plaatsgevonden.
- De veranderingen in vistechniek hebben ervoor gezorgd dat het brandstofverbruik veel lager is komen te liggen in de kottervisserij op platvis in vergelijking tot de jaren dat er nog met de boomkor werd gevist. Als deze nieuwe visserijtechnieken na hun proefperiode niet worden goedgekeurd door de Europese Commissie zal dit negatief uitwerken op de Nederlandse visserij omdat de (brandstof)kosten zullen oplopen en bijvangsten zullen toenemen.
- Binnen de Nederlandse kottervloot is een verouderingstrend te signaleren. Vanaf het jaar 2005 is er nauwelijks geïnvesteerd in nieuwe kotters.
- In het kader van het Masterplan Duurzame Visserij, dat erop gericht is om baanbrekende innovaties te onderzoeken en te realiseren in de Nederlandse visserijsector, is in augustus 2014 de kiel gelegd van een kotter pilotschip. Dit schip is gebouwd op Urk door bedrijven uit Urk met financiële steun van de EU en de provincie Flevoland. In 2015 is men gestart met proefvaren. De komende drie jaar wordt het schip uitgebreid getest en moet het verdienmodel duidelijk worden. Dit pilotschip zit vol met innovaties met als doel maximale brandstofbesparing te realiseren. Het pilotschip wordt gezien als een noodzakelijke tussenfase naar een mogelijke transitie van de vloot, waar alle visserijondernemers profijt van moeten gaan hebben. Als de

resultaten positief uitvallen kan dit een impuls geven aan de verjonging van de kottervloot, resulterend in een toename van de werkgelegenheid in de scheepsbouwsector.

- Door de (gefaseerde) invoering van de aanlandplicht voor de kottervissers in de periode 2016-2018 is de sector naarstig op zoek naar innovaties die de bijvangsten kunnen verminderen om de daarmee gepaard gaande kosten te kunnen verminderen. De aanlandplicht verplicht vissers alle visvangst aan land te brengen, dus ook vis die te klein is en alle bijvangsten (*discards*), die tot heden werden teruggegooid in zee. Verwacht wordt echter dat deze innovaties niet voor invoering van de aanlandplicht kunnen worden geïmplementeerd. De sector zal hierdoor in 2016 met extra kosten te maken krijgen.
- Alle vis uit Azië wordt nu met vriescontainers via Rotterdam geïmporteerd. Direct transport naar de visafslag op Urk via binnenvaart of via *short sea shipping* vanuit andere Europese havens is een optie wanneer de sluis bij Kornwerderzand wordt verbreed.

Jachthaven

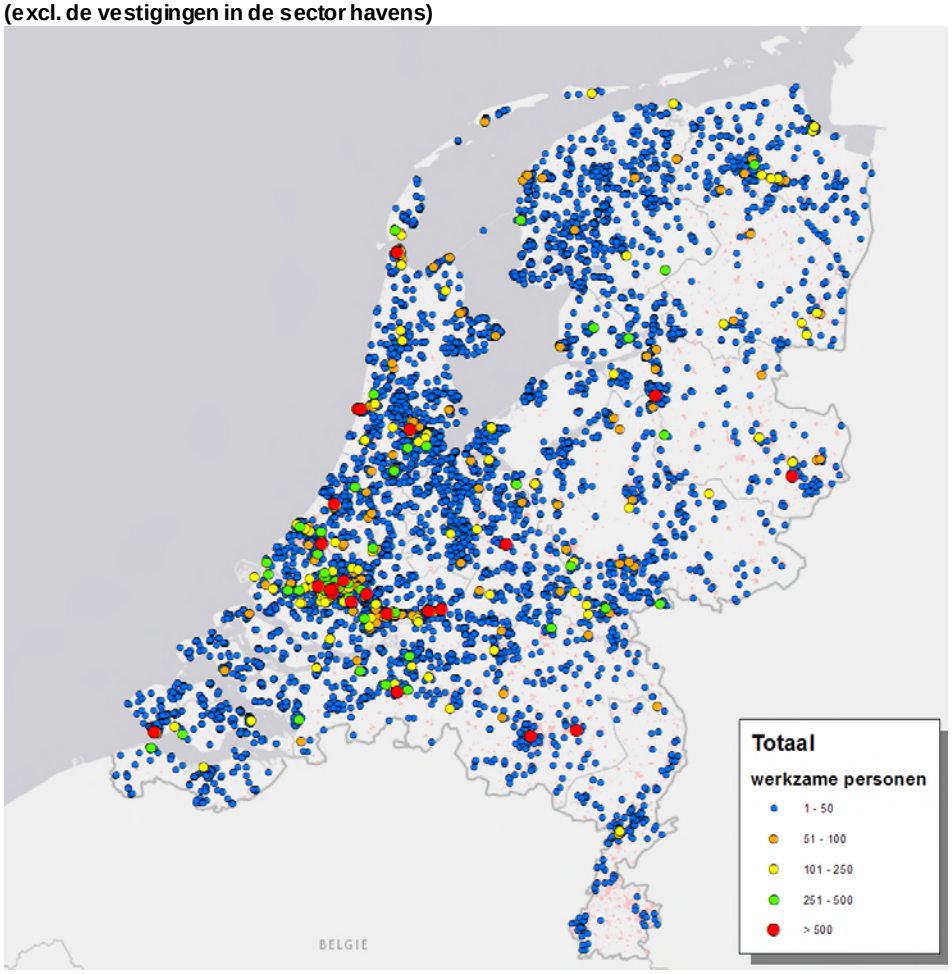
- Nederland telt ongeveer 1.365 jachthavens waarvan ruim 1.100 jachthavens met meer dan 20 ligplaatsen. De jachthaven op Urk is hier één van.
- De omzet en winst van jachthavens stond in 2014 onder druk door een dalende bezettingsgraad. Dit wordt mede veroorzaakt door (een toenemende verkoop) van tweedehands schepen aan het buitenland waardoor er ligplaatsen in Nederlandse jachthavens vrijkomen. Deze uitstroom van boten wordt de komende jaren naar verwachting groter door de vergrijzing van een gedeelte van de booteigenaren: momenteel is circa 30% van de kajuitboot eigenaren 65 jaar of ouder. De uitstroom van oudere botenbezitters wordt niet volledig gecompenseerd door een instroom van jongeren. Jongeren willen wel met een jacht varen maar er lijkt een trend waarneembaar dat ze niet allemaal zelf een jacht willen bezitten.
- Tezamen met het feit dat de afgelopen 15 jaar een groei van het aanbod in ligplaatsen heeft plaatsgevonden, doordat diverse havens werden vergroot of nieuw aangelegd, heeft dit ertoe geleid dat wachtlijsten bij jachthavens nagenoeg zijn verdwenen en dat 25% van de jachthavens in 2014 te kampen heeft met een dalende bezettingsgraad. Door de dalende bezettingsgraad staan de tarieven van de jachthavens onder druk.

3.2 Ontwikkelperspectief Urk

Urk binnen de Nederlandse maritieme cluster

De regionale spreiding van de vestigingen binnen de Nederlandse maritieme cluster wordt in de volgende figuur weergegeven.

Figuur 3.1 Regionale spreiding van de vestigingen binnen de maritieme cluster in 2014 (excl. de vestigingen in de sector havens)

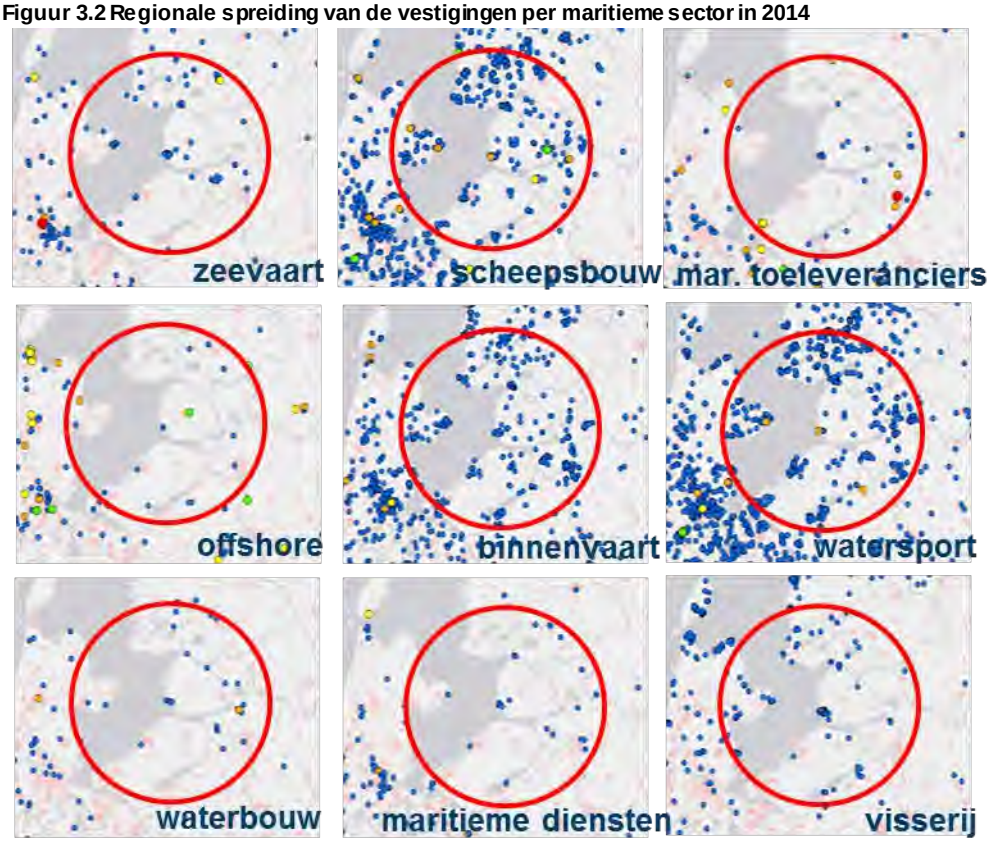


Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster, Ecorys, december 2015.

Uit de figuur kan worden afgeleid dat Urk in een gebied ligt waar de maritieme cluster sterk vertegenwoordigd is met relatief veel vestigingen in Zuidwest Friesland en een aantal grotere bedrijven ten oosten van Urk.

De volgende figuur geeft de positie van Urk weer in het aantal vestigingen per onderscheiden maritieme sector. Het blijkt dat van elk van de sectoren wel één of meerdere bedrijven op Urk vertegenwoordigd is. Vooral de scheepsbouw, binnenvaart en watersport zijn sectoren met relatief veel vestigingen in de omgeving van Urk. Zeevaart, visserij en maritieme diensten zijn ook duidelijk aanwezig en offshore, waterbouw en maritieme toeleveranciers in iets mindere mate. De maritieme cluster is in de omgeving van Urk eveneens sterk aanwezig. Dit biedt Urk mogelijkheden om verder op deze markten aan te haken en diensten te leveren in en aan de verschillende aanwezige maritieme sectoren.

Figuur 3.2 Regionale spreiding van de vestigingen per maritieme sector in 2014



Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster, Ecorys, december 2015

Gezien (i) het aantal bedrijven in de maritieme cluster in en om Urk, (ii) de positieve lange termijn verwachting van de marktontwikkelingen zoals beschreven in paragraaf 3.1 en (iii) het feit dat als gevolg van deze groei bij diverse bedrijven op termijn (her)locatiebeslissingen aan de orde zullen zijn, mag worden verwacht dat het nieuwe haventerrein bij Urk vanwege de aantrekkelijke locatie en karakteristieken in een bredere regionale context in de belangstelling zal staan.

3.3 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

- De Nederlandse maritieme cluster is crisisbestendig gebleken en functioneert de afgelopen jaren beter dan de Nederlandse economie als geheel. Urk heeft een duidelijk zichtbare rol in deze cluster. De toekomstverwachtingen voor de cluster zijn positief, zij het dat de op dit moment lage olieprijzen impact hebben op het functioneren van de cluster, met name op de offshore en daaraan gerelateerde sectoren (scheepsbouw, onderhoud, toeleveranciers).
- Verwacht mag worden dat de ligging en de fysieke karakteristiek van de toekomstige haven interesse zal wekken bij meerdere partijen uit de cluster, niet alleen uit Urk zelf, maar ook uit de wijdere regio.
- Schaalvergroting in de grote jachtbouw (>24 meter, een sector met een positief ontwikkelingsperspectief) kan door ruimtegebrek in de huidige werkhaven onvoldoende worden opgevangen door bedrijven op Urk.
- Door de hoge werkgelegenheidsmultiplier in de scheepsbouw heeft het ontwikkelen van deze sector ook de potentie om de werkgelegenheid in toeleverende bedrijven te verhogen, aangezien voor elke baan in de scheepsbouw werkgelegenheid van circa 0,74 personen gegenereerd wordt bij toeleverende bedrijven. Verwacht wordt dat, gezien de verwevenheid van de bedrijvigheid op Urk, een relatief groot deel van dit effect neerslaat op Urk zelf.

- Het ‘gat’ in de werkgelegenheid dat de afgelopen jaren is ontstaan door afnemende werkgelegenheid in de visserij kan worden opgevuld bij aanleg van de nieuwe servicehaven.
- De havens van Zwolle/Kampen en Meppel zijn de afgelopen jaren sterk gegroeid en hebben zich ontwikkeld tot een logistiek knooppunt. Ze vormen daarmee een onderdeel van het logistieke netwerk van multimodale knooppunten met ruimte voor het bundelen van stromen, warehouses en diensten. Het project Flevokust is voor de provincie Flevoland het belangrijkste project om aan het netwerk van containervervoer aan te sluiten.
- Er zijn mogelijkheden in de offshore-sector door de aanleg van windmolens op en aan het IJsselmeer. Offshore-werkzaamheden worden nu voornamelijk uitgevoerd in andere havens, zoals de industriehaven in Lemmer, maar er zijn kansen voor Urk om offshorebedrijven aan te trekken, omdat andere havens zich hier niet specifiek zullen richten (Lemmer focust bijvoorbeeld vooral op ontwikkeling van watersport en de recreatieve sector).

Aanbevelingen

- Aanbevolen wordt de plannen voor een nieuwe haven op Urk verder te ontwikkelen. Enerzijds omdat de huidige haven vol is, anderzijds omdat er voldoende marktkansen worden voorzien voor een nieuwe haven waarbij het belang van deze haven als bovenregionaal kan worden aangemerkt.
- De buitenhaven Urk kan zich qua marktpositie het beste positioneren als **‘Maakhaven’** waar men terecht kan voor **scheepsbouw (inclusief grote jachtbouw), scheepsreparatie en refits**. Op deze wijze wordt concurrentie met nabijgelegen havens vermeden.
- Op korte termijn zijn daarbij extra mogelijkheden voor de **offshore-sector (windmolens**) te identificeren.
- Omdat er naar verwachting meer bedrijven uit de regio belangstelling kunnen hebben voor een vestiging in de nieuwe buitenhaven wordt aanbevolen om deze vraag eerst in kaart te brengen alvorens definitieve plannen vast te stellen.
- Ten aanzien van de overslagkansen voor de haven moeten onderscheid gemaakt worden tussen bulk- en containerstromen. Ten aanzien van containers lijkt het logisch dat de nieuwe buitendijkse servicehaven Urk zich vooralsnog niet richt op de overslag van containers, om onnodige versnippering van het netwerk van containerterminals (en de kans op overcapaciteit) te voorkomen. Wanneer containerstromen in de toekomst verder toenemen en Flevokust gezond opereert, kan alsnog, na afstemming tussen overheden, besloten worden tot de aanleg van een overslagterminal voor containers op Urk. Ten aanzien van de kansen op extra bulkoverslag kan worden geconstateerd dat tussen de Randstad en Noord Nederland sprake is van behoorlijke goederenstroomvolumina (opgeteld circa 35 miljoen ton per jaar), maar dat de specifieke marktkansen van Urk als mogelijke overslaghub daarin pas na diepgaandere analyse kunnen worden vastgesteld.
- De ontwikkelingsmogelijkheden van de nieuwe buitendijkse Maakhaven (vooral voor de effecten van de toenemende schaalvergroting bij schepen) zijn uiteraard gebaat bij een verdere verdieping, verbreding en verlenging van het sluizencomplex Kornwerderzand in de Afsluitdijk. Hierdoor kunnen grotere schepen Urk bereiken voor onderhoud/refits en wordt vestiging op Urk voor grote jachtbouwers aantrekkelijker.

Literatuurlijst

Ecorys, *De Nederlandse Maritieme Cluster*, Monitor 2015, Rotterdam, december 2015

Ecorys, *Economische effecten De Nieuwe Afsluitdijk*, Rotterdam, november 2015

Ecorys, *MKBA buitendijkse haven Flevokust*, Rotterdam, februari 2015

Ecorys, *Havenvisie Zwolle Kampen Netwerkstad*, Rotterdam april 2011

Ecorys, *Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens*, Rotterdam, maart 2010

Gemeente De Friese Meren, *Masterplan Toegangspoort Lemmer, Lemmer: poort naar de Friese Meren*, januari 2014

Gemeente Urk, *bestemmingsplan Havens*, 2013

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM), *Multimodale achterlandknooppunten in Nederland, Een studie naar containeroverslagterminals in het achterland van Nederlandse zeehavens*, Den Haag, herziene versie, juli 2012

Zuiderzeehaven Kampen, *Bestuursverslag 2014*, vooruitzichten 2015

Bijlage 1 Foto’s werkhaven Urk

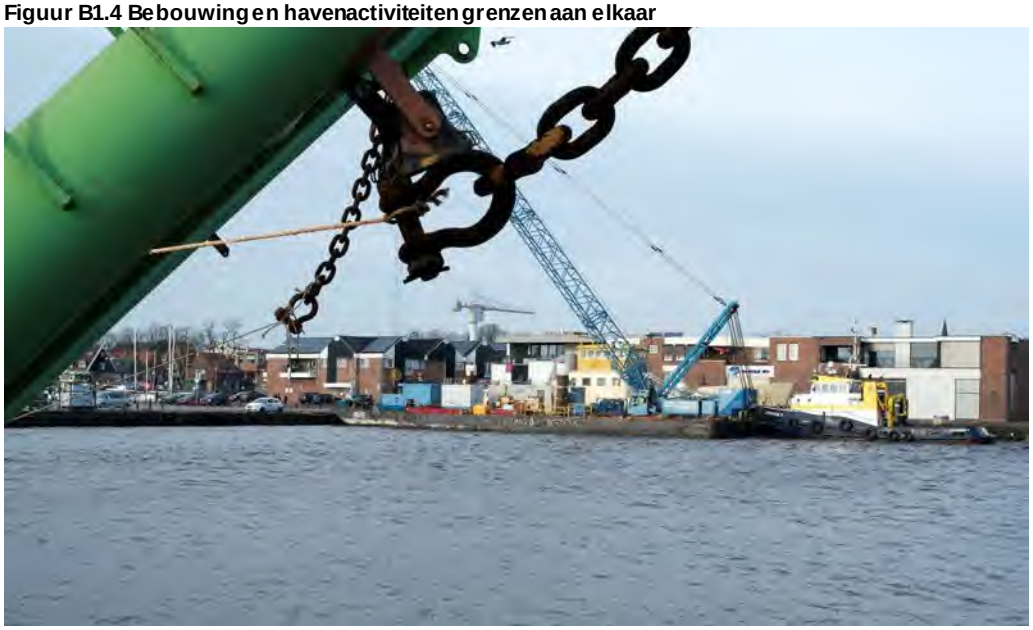
Overzicht van de foto’s genomen in de werkhaven van Urk op 8 december 2015.

Figuur B1.1 Scheepsbouw- en reparatie bij Balk Shipyard in de werkhaven

Figuur B1.2 Ook de binnenvaart heeft een plaats nodig

Figuur B1.3 Grote variëteit aan schepen in de werkhaven

Figuur B1.4 Bebouwing en havenactiviteiten grenzen aan elkaar

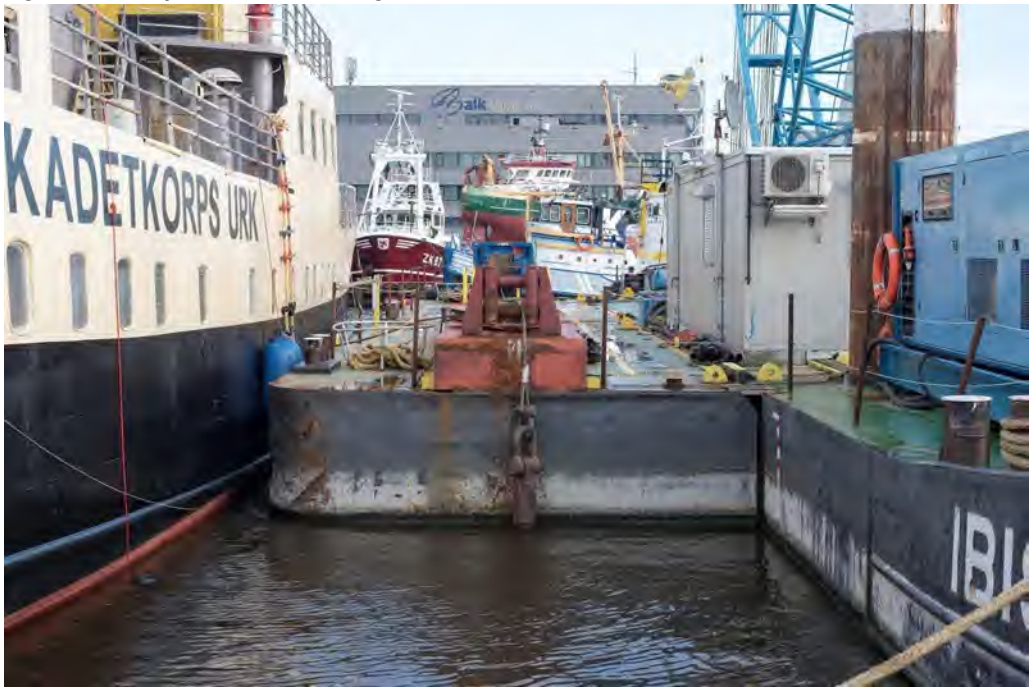


Figuur B1.5 Regelgeving; haventerrein nu vrij toegankelijk voor wandelaars

Figuur B1.6 Kade met bunker/olievoorziening in de werkhaven

Figuur B1.7 Maritieme dienstverlening: bunkering en afvalstoffeninzameling in de werkhaven

Figuur B1.8 Krapte leidt tot rommelige totaalindruk



Figuur B1.9 Maritieme toeleveranciers

Bijlage 2 Initiatiefnemers Flevo Port

De zeven initiators achter de aanleg van de Maritieme Service haven Urk die zich verenigd hebben in Flevo Port zijn de volgende bedrijven:

1. **Hartman Group**. De Hartman groep bestaat uit drie onderdelen, te weten Marine Shipbuilding, Hartman Marine Classic Yachts en Global Seatrade. Het bedrijf bouwt vrachtschepen, luxe jachten en vervoert per schip 'uitzonderlijke' goederen (bijvoorbeeld delen van windmolens). Het bedrijf ligt in de werkhaven van Urk.
2. **Barge terminal Urk** (BTU). BTU is gelegen in de werkhaven van Urk. De terminal verzorgt meerdere afvaarten per week van Rotterdam en Amsterdam naar Urk. De terminal is gericht op de op- en overslag van containers, maar ook "droge" goederen zijn mogelijk.
3. **Duck Diving**. Duck Diving is een duikbedrijf dat assisteert bij de voorbereiding en uitvoering van alle voorkomende werkzaamheden onderwater. Naast diensten op binnenwateren worden ook diensten verricht voor de offshore sector. Het bedrijf ligt in de nabijheid van de Urkervaart.
4. **Hoekman Shipbuilding**. Dit bedrijf ligt eveneens aan de werkhaven van Urk. Het bedrijf bouwt schepen (onder andere kotters, sleepboten, binnenvaartschepen), voert scheepsrenovaties (refits) uit, verricht scheepsonderhoud en bouwt kotters om zodat ze geschikt zijn voor de pulsvisserij.
5. **Balk Shipyard**. Het bedrijf ligt in de werkhaven van Urk en is werkzaam in de (grote) jachtbouw. Op de werf kunnen schepen gebouwd worden tot maximaal 60 meter lengte. Daarnaast verrichte het onderhouds- en reparatiewerkzaamheden aan jachten.
6. Scheeps- en jachttimmerbedrijf **De Flux BV**. Het bedrijf ligt aan de Urkervaart. Er worden onder andere reparaties uitgevoerd aan het dek of de complete intimmering van een schip wordt verzorgd. Men kan er ook terecht voor het stallen van een motor- of zeiljacht.
7. **Hebo Maritiem Service**. Dit bedrijf zit met het hoofdkantoor in Zwartsluis en heeft daarnaast vestigingen in Lelystad, Rotterdam-Botlek, Schiedam en Duisburg (Duitsland). In augustus heeft Hebo Maritiem een groot deel van Mammoet Maritime BV overgenomen.

Bijlage 3 Maritieme sectoren categorieën

SBI-codes en onderdelen per maritieme sector:

Sector	SBI 2008	
Zeevaart	50201	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart, geen sleepvaart)
	5010	Zee- en kustvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
	50202	Zee- en kustsleepvaart
Scheepsbouw	3011	Bouw van schepen en drijvend materiaal
	331501	Reparatie en onderhoud van schepen
	3012	Bouw van sport- en recreatievaartuigen (deels)
	331502	Reparatie en onderhoud van sport- en recreatievaartuigen
Binnenvaart	50401	Binnenvaart (vrachtvaart)
	50402	Binnenvaart (tankvaart)
	50403	Binnenvaart (sleep- en duw vaart)
	5030	Binnenvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
Havens	52241	Laad, los- en overslagactiviteiten voor de zeevaart
	52242	Laad, los- en overslagactiviteiten niet voor de zeevaart (deels)
	52101	Opslag in tanks
	52102	Opslag in koelhuizen e.d.
	52109	Opslag in distributiecentra en overige opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d.)
	5222*	Dienstverlening voor vervoer over water
	52291	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en overige tussenpersonen in het goederenvervoer (deels)
	52292	Weging en meting (deels)
Visserij	0311	Zee- en kustvisserij
	0312	Binnenvisserij
	0321	Kweken van zeevis en -schaaldieren
	0322	Kweken van zoetwatervis en –schaaldieren
Maritieme dienstverlening	Maritieme Monitor 2015	bedrijven die diensten verlenen in de maritieme sectoren, zoals onderwijsinstellingen met een nautische opleiding, verzekeringsmaatschappijen, brandstofvoorzieningen, bureaus voor handelsbemiddeling, bergings- en duikbedrijven, bunkeraars en uitzendbureaus en personeelsdiensten.
Maritieme toeleveranciers	Maritieme Monitor 2015	bedrijven die producten of diensten leveren aan de maritieme sector, e.g. leveranciers van elektrotechnische installaties, groothandels in scheepsbenodigdheden en visserij-artikelen.
Jachthavens	Maritieme Monitor 2015	Verhuur van sport- en recreatieartikelen, jacht- en bootdiensten (bouw, reparatie, verhuur)
Waterbouw	4291, Maritieme Monitor 2015	Natte waterbouw, schipper op baggerwerkzaamheden
Offshore	Maritieme Monitor 2015	Bedrijven die verschillende diensten leveren in de hele keten van productie van offshore olie en gas

*) Bedrijven met SBI-code 5222: Dienstverlening voor vervoer over water is gedeeltelijk opgenomen in de sector Havens, gedeeltelijk in andere maritieme sectoren, afhankelijk van de hoofdactiviteiten van het bedrijf (gebaseerd op informatie uit de Maritieme Monitor 2015, bedrijfswebsites en telefonisch contact met bedrijven).

Bijlage 4 Goederenstromen van en naar Urk

Tabel B4.1 Overslag goederen via water van en naar Urk in 2014 (in tonnen)

NST	Goederensoort	Laden	Lossen	Totaal	Aandeel
1	Landbouw - en visserijproducten	17.443	7.451	24.894	0,19%
2	Steenkool, bruinkool, ruw e aardolie.	40.488	107.472	147.960	1,16%
3	Ertsen, turf en andere delfstoffen	7.954.875	4.121.266	12.076.141	94,43%
4	Voedings- en genotmiddelen	22.529	8.838	31.367	0,25%
5	Textiel(producten) en leder(w aren)	1.182	3.602	4.784	0,04%
6	Hout(w aren), papier, pulp en drukw erk	950	25	975	0,01%
7	Cokes en geraffineerde aardolieproducten.	63.585	27.178	90.763	0,71%
8	Chemicaliën, vezels, rubber en plastic producten	5.011	4.005	9.016	0,07%
9	Overige niet-metaalhoudende minerale.	14.977	46.242	61.219	0,48%
10	Metalen en metaalproducten	2.632	14.300	16.932	0,13%
11	Machines, apparaten, consumenten elektronica.	0	35.739	35.739	0,28%
12	Transportmiddelen	2.626	86.268	88.894	0,70%
13	Meubelen en overige industrieproducten.	4	34	38	0,00%
14	Secundaire grondstoffen en afval	5.383	175.288	180.671	1,41%
15	Brieven, pakketten	4	4	8	0,00%
16	Uitrusting voor het vervoer van goederen.	0	0	0	0,00%
17	Verhuisgoederen; bagage; niet-markt.	4	4	8	0,00%
18	Groepage goederen	5.806	12.260	18.066	0,14%
19	Niet identificeerbare goederen	1.010	0	1.010	0,01%
20	Overige goederen, n.e.g.	0	4	4	0,00%
	Totaal	**8.138.509**	**4.649.980**	**12.788.489**	
	Containers in TEU	0	0	0	

Bron: CBS publicatiebestanden binnenvaart en wegvervoer 2014.

Tabel B4.2 Overslag goederen via het water naar (lossen) Urk periode 2010-2014 (in tonnen)

NST	Goederensoort	2010	2011	2012	2013	2014
1	Landbouw - en visserijproducten	7.876	14.690	17.152	6.792	7.451
2	Steenkool, bruinkool, ruwe aardolie.	0	2.475	3.609	8.149	107.472
3	Ertsen, turf en andere delfstoffen	1.465.145	1.814.477	2.757.871	3.656.563	4.121.266
4	Voedings- en genotmiddelen	6.571	5.434	18.525	33.423	8.838
5	Textiel(producten) en leder(waren)	0	1.515	1.212	3.308	3.602
6	Hout(waren), papier, pulp en drukwerk	0	0	0	0	25
7	Cokes en geraffineerde aardolieproducten.	20.605	25.839	18.898	18.451	27.178
8	Chemicaliën, vezels, rubber en plastic producten	2.362	3.213	2.579	1.596	4.005
9	Overige niet-metaalhoudende minerale.	42.792	18.727	26.184	43.145	46.242
10	Metalen en metaalproducten	7.842	1.292	4.683	9.507	14.300
11	Machines, apparaten, consumenten elektronica.	1.860	4.971	1.948	5.618	35.739
12	Transportmiddelen	5.321	2.645	8.236	5.189	86.268
13	Meubelen en overige industrieproducten.	0	0	0	0	34
14	Secundaire grondstoffen en afval	639	970	6.897	1.886	175.288
15	Brieven, pakketten	0	1	2	3	4
16	Uitrusting voor het vervoer van goederen.	313	0	72	70	0
17	Verhuisgoederen; bagage; niet-markt.	0	1	2	3	4
18	Groepage goederen	10.052	12.865	15.692	15.193	12.260
19	Niet identificeerbare goederen	3.850	4.895	222	3.430	0
20	Overige goederen, n.e.g.	0	1	2	3	4
	Totaal	**1.575.228**	**1.914.011**	**2.883.786**	**3.812.329**	**4.649.980**
	Containers in TEU	313	141	32	159	0

Bron: CBS publicatiebestanden binnenvaart en wegvervoer 2014.

Tabel B4.2 Overslag goederen via het water vanaf (laden) Urk periode 2010-2014 (in tonnen)

NST	Goederensoort	2010	2011	2012	2013	2014
1	Landbouw - en visserijproducten	52.877	79.186	75.983	41.476	17.443
2	Steenkool, bruinkool, ruwe aardolie.	0	4.058	1.107	12.136	40.488
3	Ertsen, turf en andere delfstoffen	2.765.276	4.697.067	3.084.624	5.049.900	7.954.875
4	Voedings- en genotmiddelen	35.664	19.833	32.343	14.578	22.529
5	Textiel(producten) en leder(waren)	0	967	0	1.111	1.182
6	Hout(waren), papier, pulp en drukwerk	6.636	0	20	6.242	950
7	Cokes en geraffineerde aardolieproducten.	38.446	31.116	29.297	27.233	63.585
8	Chemicaliën, vezels, rubber en plastic producten	2.141	7.222	4.338	1.826	5.011
9	Overige niet-metaalhoudende minerale.	9.501	3.990	5.543	3.344	14.977
10	Metalen en metaalproducten	10.059	1.153	2.055	1.867	2.632
11	Machines, apparaten, consumenten elektronica.	350	0	116	2.597	0
12	Transportmiddelen	0	0	1.010	1.616	2.626
13	Meubelen en overige industrieproducten.	0	1	2	3	4
14	Secundaire grondstoffen en afval	3.215	6.563	606	4.672	5.383
15	Brieven, pakketten	0	1	2	3	4
16	Uitrusting voor het vervoer van goederen.	0	105	199	21	0
17	Verhuisgoederen; bagage; niet-markt.	0	1	2	3	4
18	Groepage goederen	28.962	14.384	9.220	12.537	5.806
19	Niet identificeerbare goederen	1.519	1.413	0	584	1.010
20	Overige goederen, n.e.g.	0	0	0	0	0
	Totaal	**2.954.646**	**4.867.060**	**3.246.467**	**5.181.749**	**8.138.509**
	Containers in TEU	28	162	99	52	0

Bron: CBS publicatiebestanden binnenvaart en wegvervoer 2014.

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas