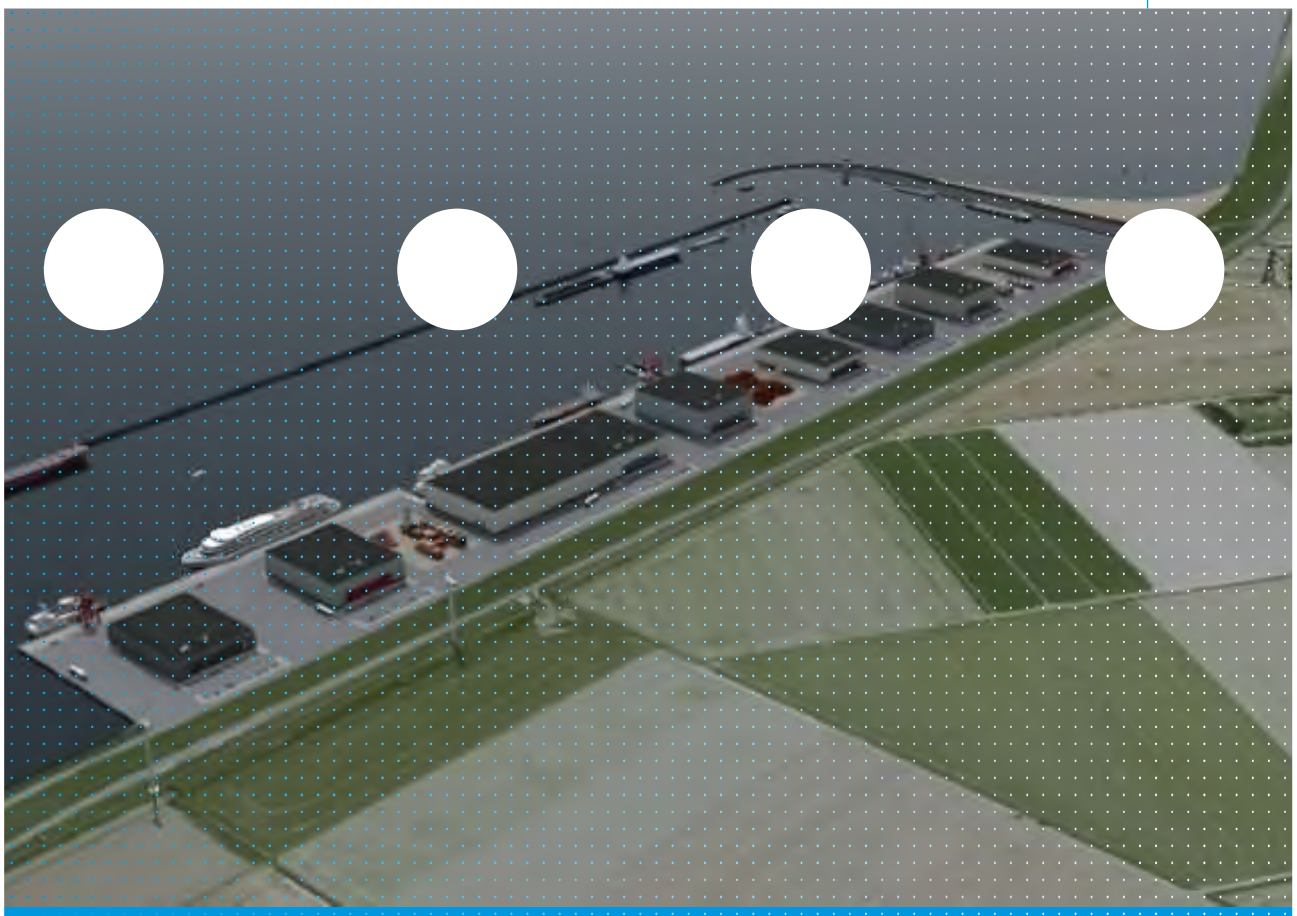
stec
groep



Laddertoets Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Stec Groep aan Provincie Flevoland

Evert-Jan de Kort, Juriën Poulussen en Callum Lewis
7 mei 2020

Inhoudsopgave

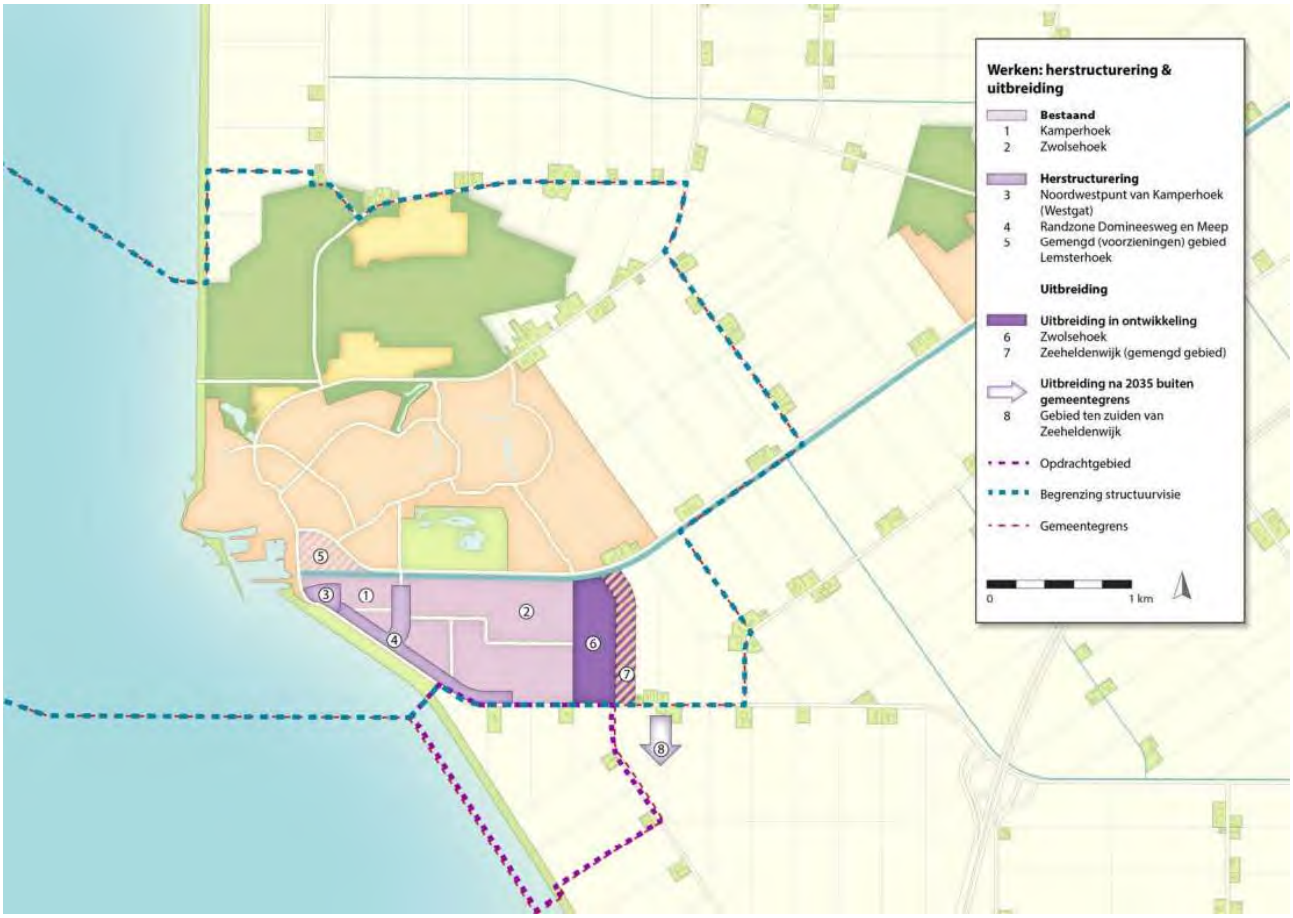
1. Inleiding 3
2. De Ladder voor duurzame verstedelijking 5
3. Uitgangspunten MSNF met betrekking tot de Ladder 7
4. Marktregio 8
5. Vraag 10
6. Aanbod 14
7. Behoefte (conclusie) 16
Bijlage 1: Kademeters consortium MSNF 17
Bijlage 2: Programma van eisen doelgroepen MSNF 19
Bijlage 3: Beschikbaar aanbod en kwalitatieve propositie alternatieve havens 20

1. Inleiding

De provincie Flevoland is in samenwerking met de gemeente Urk bezig met de planontwikkeling van een buitendijkse maritieme servicehaven: de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (hierna: MSNF). De MSNF moet een locatie worden voor watergebonden, dienstverlenende bedrijven in het maritieme- en visserijcluster. De MSNF moet daarmee bijdragen aan de gezamenlijke ambitie om beide op Urk aanwezige clusters te laten groeien en versterken. Deze ambitie is opgenomen in de 'Structuurvisie Urk 2035+'.

De beoogde ontwikkellocatie van de MSNF ligt ten zuiden van Urk, tussen Urk en de Ketelbrug, die Noordelijk Flevoland en Oostelijk Flevoland met elkaar verbindt. De huidige plannen voorzien in de realisatie van een kade met een totale lengte van 1.200 meter (1.000 meter parallel aan de dijk en tweemaal 100 meter haaks aan de dijk). De totale omvang van het nieuw te ontwikkelen en bestemmen gebied bedraagt daarmee ongeveer 10 hectare.

Figuur 1: Plangebied MSNF ('opdrachtgebied') ten opzichte van andere werkgebieden op Urk



Bron: Gemeente Urk (2019), Geactualiseerde structuurvisie Urk 2035+

De voorgenomen ontwikkeling is in beginsel een initiatief vanuit de huidige maritieme- en visserijclusters op Urk. Enkele bedrijven uit deze sector hebben aangegeven dat hun huidige locatie richting de toekomst niet meer geschikt is voor een gezonde bedrijfsexploitatie, omdat marktontwikkeling in de sector vragen om langere kades en dieper vaarwater. In totaal hebben acht (Urker) bedrijven uit de sector de businesscase voor de ontwikkeling van de MSNF ontwikkeld. Zij zijn voor deze ontwikkeling georganiseerd in de VOF MSNF.

Voor de ontwikkeling van de MSNF staat de provincie aan het roer voor wat betreft de planologie. Zij stelt op dit moment een provinciaal inpassingsplan (hierna: PIP) op. Enkele jaren geleden is een PIP voor hetzelfde plan al vastgesteld, maar dit besluit is door de Raad van State vernietigd op het onderwerp

stikstofdepositie. Als provincie hebt u samen met betrokken partijen het voornemen om nog dit jaar een nieuw plan vast te stellen.

In dit PIP moet u ook een nieuwe motivering op de Ladder van duurzame verstedelijking (hierna: de Ladder) opstellen. De motivering van de Ladder heeft bij het vorige plan stand gehouden, maar omdat we inmiddels een aantal jaar verder zijn, vindt u het van belang om deze resultaten opnieuw tegen het licht te houden. Daarom wilt u voor dit nieuwe PIP de toets van het plan aan de Ladder actualiseren.

In dit rapport leest u onze bevindingen.

Figuur 2: Indicatie ontwikkellocatie MSNF

Bron: Provincie Flevoland (2020); bewerking Stec Groep (2020)

2. De Ladder voor duurzame verstedelijking

In de toets op de Ladder behorend bij het vorige PIP (2016) gold nog een andere wetstekst (Bro 3.1.6) voor de Ladder. In 2017 is deze tekst gewijzigd; hieronder lichten we toe wat de huidige wetstekst inhoudt. In essentie is er niets verandert aan de motiveringsplicht, verwachten we. De MSNF is een nieuwe stedelijke ontwikkeling en daarmee is een motivering volgens de Ladder verplicht. Daarbij hoort ook een afweging of het plan wel binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd kan worden, omdat het beoogde plangebied buiten bestaand stedelijk gebied ligt.

Wat is er gewijzigd met de 'nieuwe' Ladder?

Per 1 juli 2017 is het Besluit Ruimtelijke Ordening gewijzigd met als doel om de ladder te vereenvoudigen. Deze 'nieuwe' Ladder is verankerd in het Bro in artikel 3.1.6 Lid 2. De gewijzigde wettekst luidt als volgt:

> *''De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.''*

De Ladder is alleen van toepassing op een plan dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Is dit het geval dan is een beschrijving van de behoefte nodig. Voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied is een uitgebreidere motivering vereist waarin wordt ingegaan op de vraag waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

Afzonderlijke treden zijn komen te vervallen onder de 'nieuwe' Ladder

De belangrijkste wijziging van de Ladder is een vereenvoudiging van de systematiek door het loslaten van de afzonderlijke "treden". Trede 3 (multimodale ontsluiting) is komen te vervallen en de treden 1 en 2 zijn samengevoegd. Daarnaast zijn de begrippen 'actuele en regionale behoefte' geschrapt en vervangen door 'behoefte'. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied, moet de behoefte worden beschreven[1]. In de nieuwe Ladder is het woord 'regionale' niet meer aanwezig. De gewijzigde Ladder bepaalt niet langer voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. Het is primair aan het bevoegd gezag om het ruimtelijk verzorgingsgebied te bepalen, ofwel: over welk gebied de beschrijving van de behoefte zich moet uitstrekken. De aard en omvang van de stedelijke ontwikkeling bepaalt op welk niveau de afweging moet worden gemaakt.

De systematiek en toepassing van de Ladder is inhoudelijk nauwelijks veranderd met invoering van de 'nieuwe' Ladder, zo blijkt bijvoorbeeld ook uit de overzichtsuitspraak van de Raad van State[1] van 28 juni 2017. Daaruit blijkt bijvoorbeeld dat de 'nieuwe' Ladder voor het bepalen van de Ladderuitgangspunten (NSO, BSG, marktregio), de behoefte en het motiveren van de locatiekeuze voor plannen buiten BSG, in de basis geen inhoudelijke wijzigingen met zich mee brengt: wel is bijvoorbeeld de 'oude' trede 3 komen te vervallen waardoor de Laddersystematiek vereenvoudigd is. Voor de in juni 2017 uitgevoerde Laddertoets onder de 'oude' Ladder, betekent dit dat toetsing aan de 'nieuwe' Ladder in principe inhoudelijk geen consequenties heeft, behalve dat toetsing aan de voormalige 'trede 3' achterwege kan blijven.

De MSNF is een nieuwe stedelijke ontwikkeling: plan is daarmee Ladderplichtig

De MSNF is als haventerrein een nieuwe stedelijke ontwikkeling; het valt onder: "Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen" (artikel 1.1.1 onder i, Bro). Een motivering van de Ladder lijkt ons in het geval van de MSNF dan ook verplicht.

---

[1] Zie uitspraak: 201608869/1/R3 (28 juni 2017) De overwegingen 1 tot en met 12.8 van deze uitspraak bieden een overzicht op hoofdlijnen van de rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak over de Ladder voor duurzame verstedelijking.

De MSNF ligt buiten bestaand stedelijk gebied: BSG-afweging is vereist volgens de Ladder

De MSNF ligt buiten bestaand stedelijk gebied; het plan ligt buiten de kern Urk en valt nu onder de bestaande beheersverordening binnen “landelijk gebied”. De ontwikkeling MSNF valt dus buiten “Bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur” (artikel 1.1.1 onder h, Bro). Een BSG-afweging lijkt ons dan ook vereist in het geval van de MSNF.

3. Uitgangspunten MSNF met betrekking tot de Ladder

De motivering op de Ladder (vraagraming, afwegen van bestaand planaanbod) dient plaats te vinden op basis van datgene wat planologisch mogelijk wordt gemaakt. Daarom zetten we hieronder de belangrijkste ruimtelijke uitgangspunten voor de ontwikkeling uiteen. Daarbij baseren we ons op de planregels uit het vorige PIP (2016). We gaan er van uit dat deze voor het nieuwe PIP niet noemenswaardig wijzigen.

Tabel 1: Belangrijkste uitgangspunten MSNF

Aspect	Uitgangspunten
Ligging	• Twee kilometer ten zuiden van bestaande haven van Urk. • Zie figuur 3.
Omvang	• Circa 10 hectare terrein. • Circa 1.000 meter kadelengte parallel aan de dijk. Twee keer 100 meter kadelengte haaks op de dijk. • Vaardiepte van vijf meter.
Bereikbaarheid	• Over water uitstekend bereikbaar. Locatie ligt op kruispunt van de belangrijkste vaargeulen naar Lemmer, Amsterdam en Kampen en ligt centraal ten opzichte van andere havens. Locatie ligt aan diep vaarwater. • Over de weg goed bereikbaar. Locatie ligt op minder dan vijf minuten afstand rijden van de A6. Locatie is direct gelegen aan de N351/N352.
Doelgroepen	• Maritiem dienstverlenende bedrijven met kadebehoefte. • Scheepsbouwers met kadebehoefte. • Ruimte voor hogere milieucategorieën . • Er is een consortium van maritiem dienstverlenende en bedrijven scheepsbouwers met een kadebehoefte betrokken in de planvorming van MSNF; zie ook tabel 2.

Bron: Gemeente Urk, 2020; Provincie Flevoland, 2020.

De ontwikkeling is in beginsel een initiatief vanuit de huidige maritieme- en visserijclusters op Urk. Enkele bedrijven uit deze sector hebben aangegeven dat hun huidige locatie richting de toekomst niet meer geschikt is voor een gezonde bedrijfsexploitatie, omdat marktontwikkelingen in de sector vragen om langere kades en dieper vaarwater. In totaal hebben acht (Urker) bedrijven uit de sector de businesscase voor de ontwikkeling van de MSNF ontwikkeld. Zij zijn voor georganiseerd in de VOF MSNF.

Sinds de vaststelling van het vorige PIP is het consortium van bedrijven licht gewijzigd. Twee bedrijven hebben zich teruggetrokken als partners en twee nieuwe bedrijven hebben zich aangemeld. Dat heeft geen invloed gehad op de omvang van de totale ontwikkeling; het terrein zal in geheel in gebruik worden genomen door genoemde bedrijven. Waar in 2016 nog één bedrijf uit Zwartsluis betrokken was, zijn het nu allemaal Urker bedrijven die deelnemen in het consortium.

Tabel 2: Samenstelling VOF MSNF

Bedrijf	2016	2020	Huidige locatie	Hoofdactiviteit
Balk Shipyard	Ja	Ja	Urk	Scheepsbouw voor reparatie, verbouwing of nieuwbouw van grote jachten.
Barge terminal Urk	Ja	Nee	Urk	Containervervoer.
Braveheart Marine	Nee	Ja	Urk	Hydrografisch en seismologisch onderzoek, survey activiteiten, crew tendering, oliedetectie.
De Flux	Ja	Ja	Urk	Jacht- en scheepsbetimmering, refit, renovatie en stalling van boten en schepen.
D.U.C. Trading	Ja	Ja	Urk	Duik- en onderwaterwerkdiensten voor constructie en onderzoek. Windenergie, olie, gas en civiele industriële constructiebouw.
Hartman Marine	Ja	Ja	Urk	Ontwerp en bouw van grote vrachtschepen en jachten. Ook verzorgen ze grote specifieke logistieke zeetransportdiensten.
Hebo Maritiem Service	Ja	Nee	Zwartsluis	Full service concept van maritieme dienstverlening.
Hoekman Cargoships	Ja	Ja	Urk	Installatie van motoren, machines en alle andere aan boord benodigde systemen.
Visserijcoöperatie Urk (VCU)	Nee	Ja	Urk	Technische totaal service en reparatie allerlei schepen. Ver- en nieuwbouw schepen.

SBR Urk	Nee	Ja	Urk	Een groep bedrijven actief in de maritieme dienstverlening die samenwerken onder de naam SBR Urk.

Bron: Stec Groep, 2020; Kamer van Koophandel, 2020.

4. Marktregio

Wij verwachten dat de marktregio MSNF voornamelijk bestaat uit de gemeenten Urk, Noordoostpolder, Dronten en Lelystad. Ongeveer een straal van 25 kilometer rondom de huidige vestigingslocatie van het plangebied. Dit baseren we op het volgende:

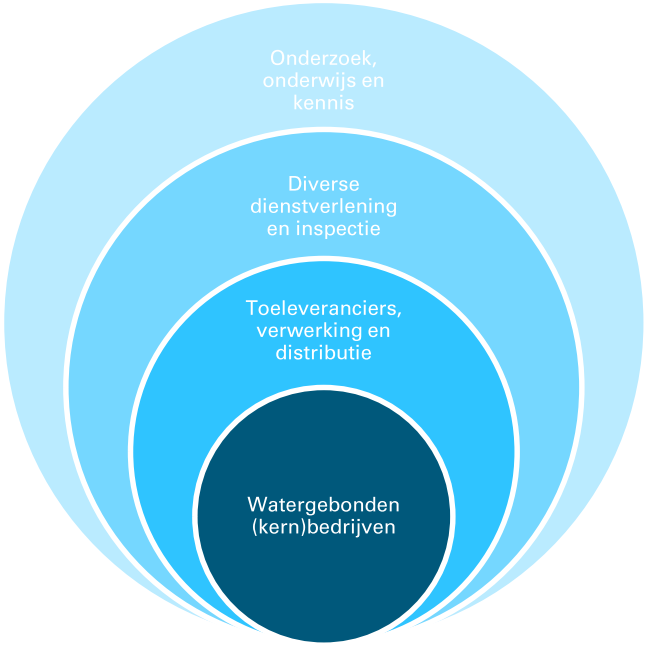
- De doelgroepen zijn nu al dichtbij de geplande ontwikkeling gevestigd: alle bedrijven in het consortium komen van Urk
- Het zwaartepunt van interacties voor havengebonden activiteit ligt in een radius van 25 kilometer rondom een haven, toont onderzoek aan

Daarmee willen we overigens niet zegen dat de bedrijven in de doelgroepen ook op dit schaalniveau opereren. De marktregio betreft niet het verzorgingsgebied van de bedrijven zelf, dat is in veel gevallen veel groter. De marktregio betreft het schaalniveau waarop de doelgroep een locatiekeuze maakt en waarop de MSNF naar verwachting het grootste deel van de vestigende bedrijven aantrekt. De bedrijven uit de VOF MSNF werken vrijwel allemaal op internationaal schaalniveau.

Alle bedrijven in het consortium gevestigd te Urk; veel onderlinge interactie en binding met Urk

Alle bedrijven in VOF MSNF zijn te Urk gevestigd (bron: KvK, 2020). In 2016 maakte een bedrijf uit Zwartsluis ook nog deel uit van het consortium, maar dit bedrijf heeft zich teruggetrokken en is vervangen door een bedrijf uit Urk. Dat versterkt het lokale karakter van de ontwikkeling. Alle bedrijven in het consortium zijn reeds op Urk gevestigd, veel werknemers van deze bedrijven zijn woonachtig op Urk en de bedrijven werken veelal met toeleveranciers en afnemers die ook op Urk gevestigd zijn.

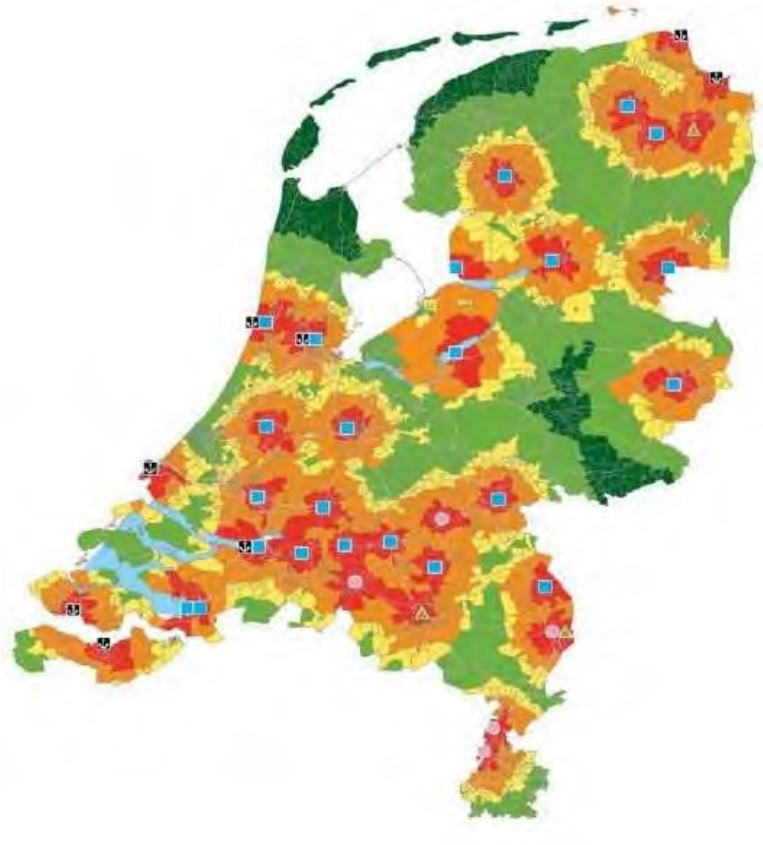
Veel van de bedrijven in het consortium zijn ook georganiseerd in de samenwerkingsverband “Urk Maritime”, een initiatief van Bedrijvenkring Urk met als doel het gecoördineerd (nationaal en internationaal) promoten van Urk als sterke maritieme cluster (bron: urkmaritime.nl, 2020). Ook economisch is er interactie tussen de bedrijven in het consortium, de samenwerking tussen scheepsbouw en eerste toeleveranciers is een van de krachten van het Urker maritieme cluster. Bijvoorbeeld: aan het in 2016 door Hartman opgeleverde motorjacht “Livingstone” hebben ook onder andere De Flux en VCU gewerkt, allen zitten ze in het consortium (bron: BCI, 2019). Ook hebben meerdere partijen in het consortium aan het in 2015 opgeleverde eerste MDV-schip gebouwd. Het MDV-schip is een duurzaam vissersschip dat vel minder brandstof gebruikt dan verouderde vissersschepen (bron: Provincie Flevoland, 2020).



Binnen de maritieme- en visserijclusters waarin de maritieme dienstverlening zich profileert, is dan ook sprake van belang van enige onderlinge nabijheid (om nauwe samenwerking te vergemakkelijken) en nabijheid van Urk, waar kennis, toeleveranciers en andere bedrijven uit de keten reeds zijn geclusterd.

Het zwaartepunt van economische interacties ligt in een radius van 25 kilometer rondom havens

Onderzoek toont aan dat circa 80% van de economische interactie van zowel grote als kleinere (terminal)havens in een gebied met een straal van 25 kilometer of 30 minuten reistijd rondom de haven bevindt[2], zie figuur hiernaast. Deze interactie is ingegeven door zowel bedrijfsactiviteit als andere binding aan de locatie. Denk hierbij aan herkomst van werknemers, beschikbaar arbeidspotentieel, vestiging van toeleveranciers en afnemers, en vestiging van andere bedrijven die in het cluster actief zijn. Dat zijn zaken die steeds hoger in de pikorde van locatie-eisen staan van verplaatsende bedrijven, zien wij in onze advieservaring.



Wij constateren dat de samenwerkende bedrijven in de regio zelfs dichter bij elkaar zijn. Zo zitten de eerder genoemde bedrijven die samen hebben gewerkt aan de motorjacht "Livingstone" (Hartman, De Flux en VCU) op minder dan twee kilometer van elkaar gevestigd. Voor een volledige afweging gaan we in deze Laddertoets wel uit van de eerder genoemde 25 kilometer. We verwachten dat het grootste deel van de bedrijven geïnteresseerd in vestiging in de Maritieme Servicehaven uit deze (Ladder-)regio afkomstig is of een zoekgebied heeft dat zich op deze regio richt.

[2] 'Spreiding achterlandknooppunten: de rol van de Rijksoverheid op mogelijke leemtes en overlap' (Hofstra, 2010), bevestigd in 'Multimodale achterlandknooppunten in Nederland (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012). Ondanks dat de onderzoeken enkele jaren oud zijn, hebben we geen aanleiding om aan te nemen dat de conclusies noemenswaardig zouden zijn gewijzigd in de tussenliggende periode.

5. Vraag

Wij schatten door middel van drie argumenten in dat er voldoende vraag is naar een haventerrein met in totaal circa 10 hectare netto uitgeefbare kadegebonden kavels, een kadelengte van 1.200 meter totaal waar ook bedrijven met een hoge milieucategorie zich kunnen vestigen. De argumenten zijn als volgt:

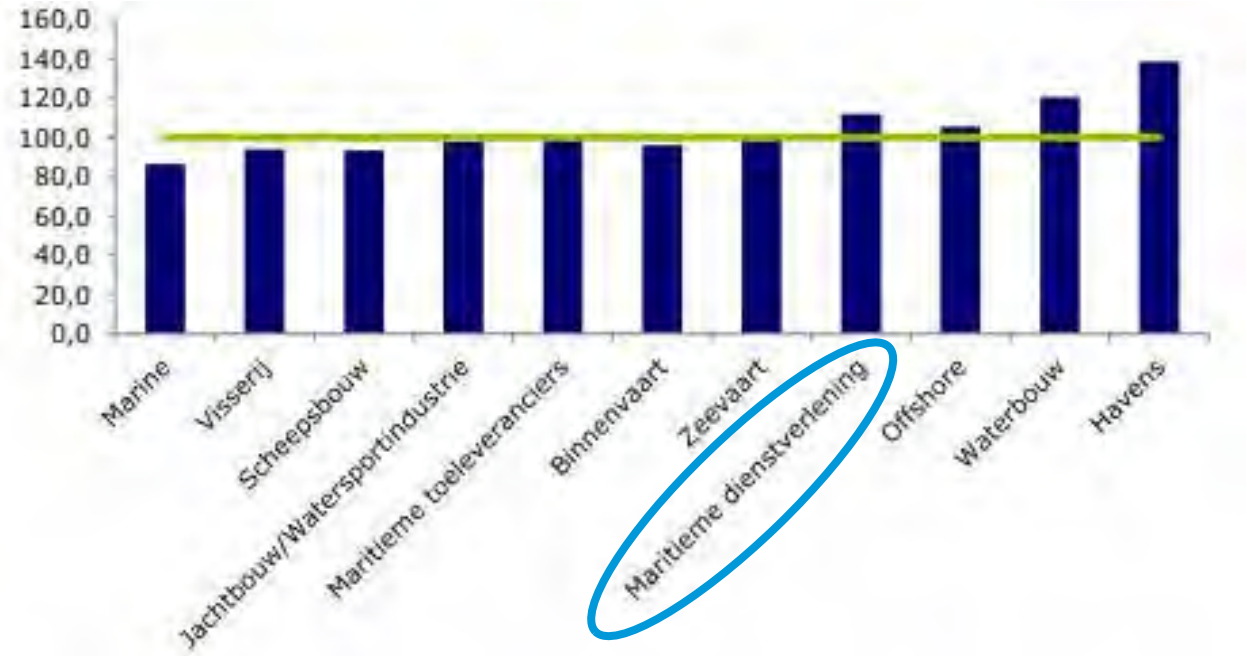
- De sectoren maritieme dienstverlening en scheepsbouw groeien (economisch en in ruimtegebruik), de verwachting is dat deze groei aanhoudt
- Er is concrete vraag naar (uitbreidings)ruimte vanuit een consortium van maritieme dienstverleners van Urk
- Vanuit de WLO-scenario's voor regionale banengroei en het aandeel van de maritieme dienstverlening in Flevoland schatten wij in dat er in Flevoland circa 300 banen bijkomen in de maritieme dienstverlening tussen 2020-2030

Marktontwikkelingen leiden tot toenemende ruimtebehoefte in de maritieme dienstverlening

Er is een aantal marktontwikkelingen die van invloed zijn op de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte van bedrijven in de sector maritieme dienstverlening. Onderstaande ontwikkelingen illustreren economische groei in de sectoren en een steeds groter wordende ruimtebehoefte vanuit de maritieme dienstverlening. Daarnaast is er specifiek behoefte aan steeds langere kades. De marktontwikkelingen met een relevante ruimtelijke component zetten we hieronder uiteen:

- Urk is een sterke groeigemeente waar de bevolkingsgroei en de economische ontwikkeling in de periode 2014 t/m 2018 sterker is dan gemiddeld voor Nederland (bron: CBS, 2019; LISA, 2019; Regio Zwolle Monitor, 2019). Zo groeide de werkgelegenheid op Urk met 28% ten opzichte van 8% in Flevoland en 6% in Nederland. De bevolking groeide in de zelfde periode in Urk met 5% ten opzichte van 3% in Flevoland en 2% in Nederland.
- Er is een schaalvergroting zichtbaar in de maritieme sector, visserij en daardoor ook de scheepsbouw en -reparatie. Schepen worden steeds groter. Hierdoor hebben maritieme dienstverleners meer aaneengesloten kademeters nodig om deze grotere schepen te kunnen bedienen. Minimaal 100 aaneengesloten meters is geen uitzondering voor het kunnen bedienen van de grotere schepen. (bron: Netherlands Maritime Technology, Sectorjaarverslag 2018 -2019)
- De doorgang van het sluiscomplex bij Kornwerderzand in de afsluitdijk wordt waarschijnlijk verbreed, hierdoor kunnen er grotere schepen langs de afsluitdijk het IJsselmeer op. De maritieme dienstverlening op Urk zou hiermee ook grotere schepen kunnen bedienen, waardoor de afzetmarkt voor de bedrijven wordt vergroot. Het bedrijfsleven op Urk schat in dat ze momenteel door de te krappe sluis 30% á 40% van de mogelijke opdrachten mislopen. Verschillende Urker ondernemingen, waaronder ondernemingen uit de VOF MSNF, zijn betrokken bij de verbreding van het sluiscomplex (bron: Gemeente Urk, Visie Werklocaties Noordelijk Flevoland, 2018; Rijkswaterstaat, 2020; Bidbook Verbreding Sluis Kornwerderzand, 2018). De verbreding van de sluis leidt daarmee naar verwachting tot groei en daarmee een grotere behoefte aan ruimte en kademeters bij de bedrijven in de maritieme dienstverlening.
- De maritieme dienstverlening is een van de weinige deelsectoren binnen het maritieme cluster dat langjarig groeit (in aantal banen én toegevoegde waarde) en naar verwachting zal blijven groeien, zie ook figuur 3 (bron: Ecorys, De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor, 2019).
- Het aantal bedrijven in de maritieme cluster groeit in Oost-Nederland (Flevoland, Overijssel en Gelderland) het hardst met circa 2,1% (2019 t.o.v. 2018). Ten opzichte van een groei van 0,3% in Noord-Nederland, 0,0% in West-Nederland en 1,7% in Zuid-Nederland (bron: Ecorys, De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor, 2019).
- Nieuwe regelgeving en beleid omtrent verduurzaming van de zeevaart vereist bij bestaande schepen aanpassingen of toevoegingen, deze aanpassingen of toevoegingen worden uitgevoerd door maritieme dienstverleners. Maritieme dienstverleners kunnen hierdoor een toename in opdrachten voor het verduurzamen van schepen verwachten (bron: Netherlands Maritime Technology, Sectorjaarverslag 2018, 2019)

Figuur 3: Ontwikkeling toegevoegde waarde in de Nederlandse maritieme cluster 2006-2018 (2006=100)



Bron: De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor, 2019.

Bestaande maritieme dienstverleners willen groei faciliteren op Urk

Door de terugloop van de visserij in de afgelopen jaren zijn de bedrijven op Urk zich meer gaan richten op overige maritieme sectoren, zoals de maritieme dienstverlening. Deze verschuiving van havenactiviteiten heeft als gevolg dat onder andere sleepboten en binnenvaartschepen vaker de haven van Urk binnenkomen voor onderhoud of aanpassingen. Doordat er vaker (grotere) schepen binnenkomen ontstaat er op meerdere fronten een tekort aan ruimte in de haven. Er zijn weinig mogelijkheden voor bedrijven in de haven om uit te breiden, terwijl zittende bedrijven wel willen groeien, hiervoor meer ruimte willen hebben voor hun bedrijfsactiviteiten en grotere schepen willen kunnen bedienen. Er is nauwelijks tot geen ruimte meer voor schepen om aan te leggen in de haven.

Parallel aan het toenemende ruimtetekort in de haven van Urk is er een groep maritiem dienstverlenende bedrijven en scheepsbouwers op zoek naar watergebonden haventerrein in of dichtbij Urk. Deze bedrijven willen in of dichtbij Urk zitten omdat ze allemaal te Urk gevestigd zijn en sterk (sociaal-)economisch verbonden zijn met Urk en de regio Noordelijk Flevoland. Zij hebben behoefte aan voldoende kadelengte en vaardiepte. Daarnaast hebben ze manoeuvreerruimte voor grote schepen nodig op een plek waar hogere milieucategorieën toegestaan zijn, dat bereikbaar is en dat voldoende (watergebonden) aanbod heeft. Zie ook bijlage 2 voor het uitgebreide programma van eisen van de doelgroepen van de MSNF. In onderstaande tabel is te lezen dat de bedrijven samen op dit moment circa 425 meter kade hebben, per bedrijf maximaal 100 meter aaneengesloten. Daarmee kunnen ze niet voorzien in de huidige schaalvergroting in de sector; zij voorzien zelf meer dan het dubbele nodig te hebben. Zie bijlage 1 voor luchtfoto's van de kades van de bedrijven in het consortium.

Tabel 3: Huidige kademeters consortium

Bedrijf	Totale kademeters (beschikbaar per schip is minder)
Balk Shipyard, Hartman Marine en Hoekman Cargoships	190 meter
Braveheart Marine	85 meter
De Flux	95 meter
D.U.C. Trading	Geen eigen kade
Visserijcoöperatie Urk (VCU)	55 meter
SBR Urk	Geen eigen kade
Totaal	Circa 425 meter

Bron: PDOK, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Deze bedrijven herkennen het tekort in de haven van Urk en zijn daarom concreet geïnteresseerd in uitbreiding op MSNF en zijn actief betrokken bij de planvorming rond de MSNF. Deze bedrijven zijn verenigd in een vennootschap onder firma: Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland VOF. Zie figuur 4 voor de huidige locaties van de vennoten in het consortium. Een aantal bedrijven werkt, zoals eerder genoemd, samen aan grotere projecten. Fysieke nabijheid is bij dergelijke samenwerkingen een grote pré, door middel van het samen vestigen op MSNF zou deze fysieke nabijheid gerealiseerd kunnen worden.

Figuur 4: Spreiding vennoten VOF MSNF binnen Urk

Bron: Kamer van Koophandel, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Maritieme dienstverlening heeft geraamde groei van circa 300 banen in Flevoland

De maritieme service sector is - zoals hierboven genoemd - één van de weinige maritieme sectoren dat momenteel groeit in Nederland. Wij schatten op basis van de procentuele omvang van de maritieme sector in zijn geheel en de WLO-scenario's voor regionale banengroei dat de maritieme dienstverlenende sector in de Provincie Flevoland in de periode 2020 - 2030 gaat groeien met circa 300 banen (Bron: CPB/PBL, 2015; bewerking Stec Groep, 2020). Hierbij gaan we er vanuit dat de maritieme sector in Flevoland zal groeien en dat het aandeel van de maritieme dienstverlening binnen de maritieme sector iets toeneemt. Beide ontwikkelingen die passen bij de hierboven uiteengezette trends. De geraamde banengroei in de maritieme service sector van Flevoland sluit aan bij de geschatte groei in werkgelegenheid door ontwikkeling van de MSNF; in een eerder rapport wordt geschat dat door de ontwikkeling van MSNF circa 210 FTE aan directe werkgelegenheid gecreëerd zal worden (bron: Arbeidsmarkteffecten Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland, 2016).

De bedrijven in het consortium hebben gezamenlijk in de huidige situatie ten minste vijf hectare aan kavels (bron: Kadaster, 2020). Ze hebben gezamenlijk tussen circa 100 en 200 werknemers in dienst (bron: Kamer van Koophandel, 2020). Als we het huidige gemiddelde ruimtegebruik per werknemer gelijk houden en berekenen hoeveel ruimte het consortium op Urk (VOF MSNF) zou gebruiken als er circa 210 werknemers worden toegevoegd komen we tot een totale ruimtevraag voor het consortium van ongeveer 11 tot 16 hectare (inclusief het huidige areaal). We verwachten echter eerder dat het ruimtegebruik per werknemer toeneemt in deze periode. Bij een toename van het ruimtegebruik per werknemer van 10% – dit wordt in verschillende provinciale en landelijke bedrijventerreinenprognoses als gemiddelde groei van

ruimtegebruik per werknemer (als gevolg van marktontwikkelingen) gehanteerd – komt de verwachte vraag vanuit het consortium uit op ongeveer 12 tot 17 hectare. In dat opzicht is de ruimtevraag vanuit het consortium – ongeveer 10 hectare en 1.200 meter kadelengte – qua omvang reëel.

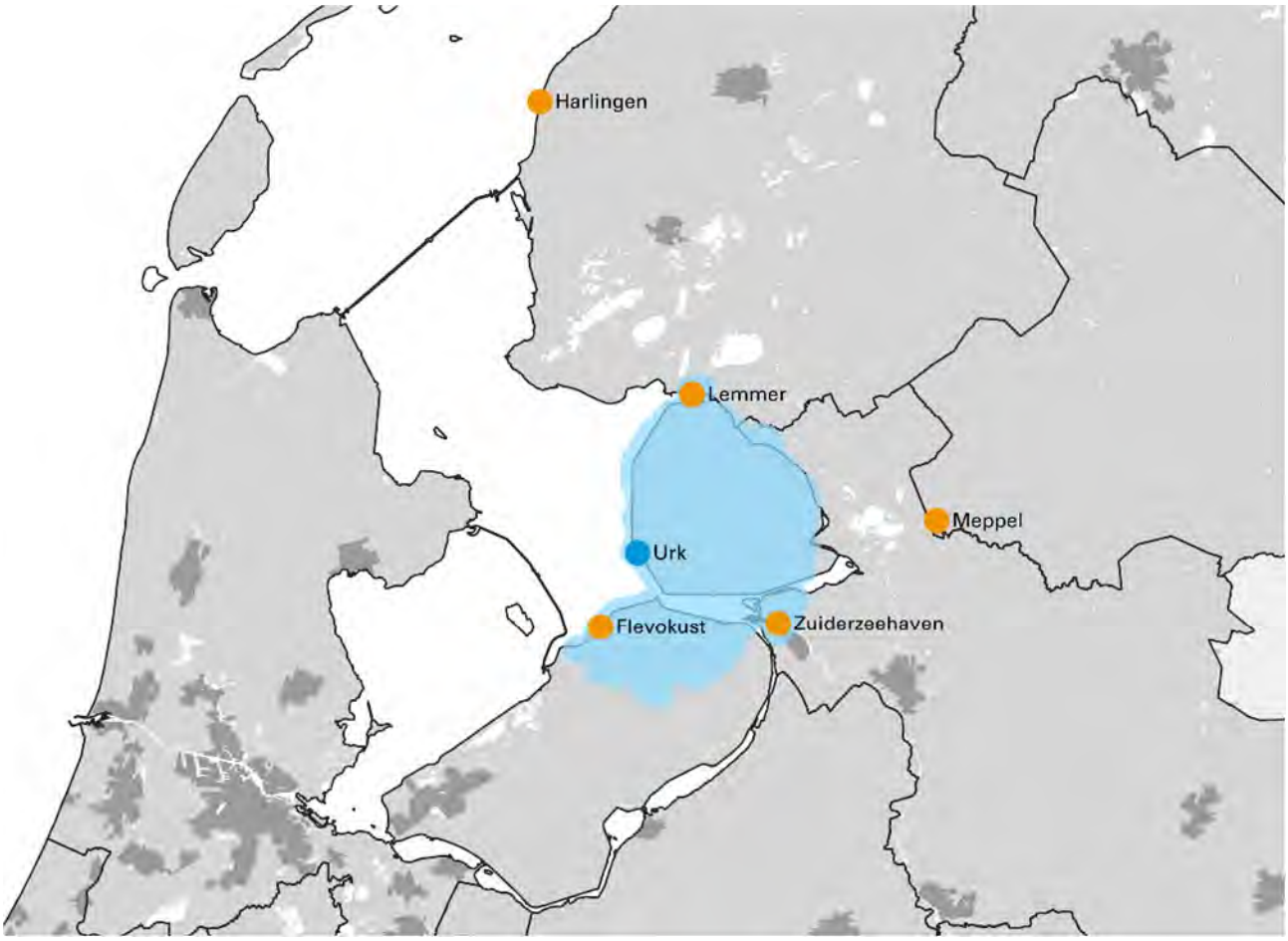
Daarnaast zijn er, verspreid in de marktregio, ook andere bedrijven in de maritieme dienstverlening actief. De totale vraag in de marktregio is naar verwachting iets hoger.

6. Aanbod

Er is beperkt planaanbod dat voldoet aan het programma van eisen van de doelgroepen van de MSNF, zo concluderen wij. Vooral de kadelengte is beperkt op andere havenlocaties met aanbod. Verder zien wij geen mogelijkheden voor het voorzien in de onderbouwde vraag elders in bestaand stedelijk gebied, inclusief de bestaande haven van Urk.

Wij wegen onderstaande havens af omdat het industriële havens betreft die binnen de marktregio vallen van de MSNF (Lelystad, Lemmer, en Zuiderzeehaven). Daarnaast wegen we ter volledigheid ook enkele watergebonden locaties buiten de marktregio (Harlingen en Meppel), omdat deze in de regionale samenwerkingsverbanden en clusters van belang worden gezien. Op die manier maken we een brede afweging.

Figuur 5: Ligging afgewogen havens en Ladder-regio van 25 kilometer over de weg



Bron: Stec Groep, 2020.

Tabel 4: Afweging alternatieve havenlocaties op basis van programma van eisen doelgroepen

Locatie	Ladder-regio	Kavels aan het water	Kadelengte beschikbaar (> 100m)	Vaardiepte	HMC	Doelgroep	Geschikt
Flevokust Haven	Ja	Ja	Ja (200 meter)	Ja	Ja	Nee	Misschien
Harlingen	Nee	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee
Kampen	Ja	Ja	Ja (150 meter)	Ja	Ja	Nee	Misschien
Lemmer	Ja	Nee	Nee	Ja	Ja	Nee	Nee
Meppel	Nee	Ja	Ja (620 meter)	Ja	Ja	Nee	Nee
MSNF	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Bron: RWS, 2020; IBIS, 2020; PDOK, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Beperkt geschikt aanbod op watergebonden kavels in havens in de marktregio

We constateren dat er op twee andere locaties in de marktregio aanbod beschikbaar is om de volledige vraag van circa 12 tot 17 hectare aan maritieme dienstverlenende bedrijvigheid op watergebonden kavels te kunnen faciliteren, namelijk in de Zuiderzeehaven te Kampen (2,4 hectare grond en 150 meter kade aanbod) en op Flevokust Haven (2,5 hectare grond en 200 meter kade) te Lelystad. Daarnaast is er nog ruimte beschikbaar in Meppel, maar deze locatie ligt buiten de marktregio. Uitgaande van 4,9 hectare aanbod binnen de Ladder-regio[3] blijft er minimaal 7 tot 12 hectare behoefte (vraag minus aanbod) over naar watergebonden kavels voor bedrijven actief in de maritieme dienstverlening[4]. Daarmee is er behoefte aan de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven dan ook te onderbouwen, verwachten we.

Geen mogelijkheden voor faciliteren van behoefte in bestaande haven

De eventuele vraag voortkomend uit de bestaande bedrijven in het consortium kan niet in de bestaande haven gefaciliteerd worden, omdat hier niet in voldoende kademeters en ruimte kan worden voorzien. In dat opzicht concurreert de bestaande haven niet met de nieuwe ontwikkeling, wanneer naar locatie-eisen (kademeters, vaardiepte, et cetera) wordt gekeken.

Geen mogelijkheden voor faciliteren van behoefte elders in bestaand stedelijk gebied

Voor de ruimtebehoefte geldt dat deze niet redelijkerwijs is op te vangen binnen bestaand stedelijk gebied, vanwege het specifieke programma van eisen van de doelgroep voor de Maritieme Servicehaven (vraag naar voldoende kaderuimte, benodigde vaardiepte en bereikbaarheid voor grotere schepen). Het is daarom niet reëel om te verwachten dat in leegstaand vastgoed of door herstructurering en/of intensivering van het ruimtegebruik, of transformatie binnen bestaand stedelijk gebied ruimte kan worden vrijgemaakt om de doelgroepen van de Maritieme Servicehaven te faciliteren. Aanvullend daarop zijn er geen gevallen van grootschalige leegstand of plannen voor herstructurering/herontwikkeling op plekken die in potentie deze ruimtebehoefte zouden kunnen faciliteren bij ons bekend.

Wij verwachten geen onaanvaardbare leegstand door de ontwikkeling van de MSNF

Daarnaast verwachten we dat, in het geval een vrijvallende locatie niet opgevuld wordt door andere (haven)bedrijvigheid, er door ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven geen onaanvaardbare leegstand zal ontstaan. Daarbij speelt mee dat de gemeente Urk al beleid heeft op vrijvallende plekken in de bestaande haven, onder andere in het masterplan ‘Hart van Urk’, plan ‘De parel van Flevoland’ en de vigerende structuurvisie. Het ligt niet in de lijn van de gemeentelijke ambitie om woningbouw te realiseren in de bestaande haven, maar recreatieve/toeristische ontwikkeling of detailhandel ligt in de rede.

---

[3] Het aanbod dat we hier meewegen biedt wel de planologische mogelijkheden, maar is qua profilering en doelgroep niet gericht op dezelfde doelgroepen als de MSNF, constateren we op basis van de websites van de ontwikkelingen. Voor een volledige Laddertoets nemen we deze locaties in dit rapport wel mee in de afweging.

[4] De vraag naar de MSNF is in dit rapport enkel berekend op basis van de maritieme cluster op Urk, maar het valt redelijkerwijs te verwachten dat er vanuit de doelgroepen voor de locaties in Lelystad en Kampen ook een ‘eigen’ ruimtevraag bestaat. We verwachten dan ook dat de totale vraag en behoefte in de Ladder-regio mogelijk nog iets hoger ligt.

7. Behoefte (conclusie)

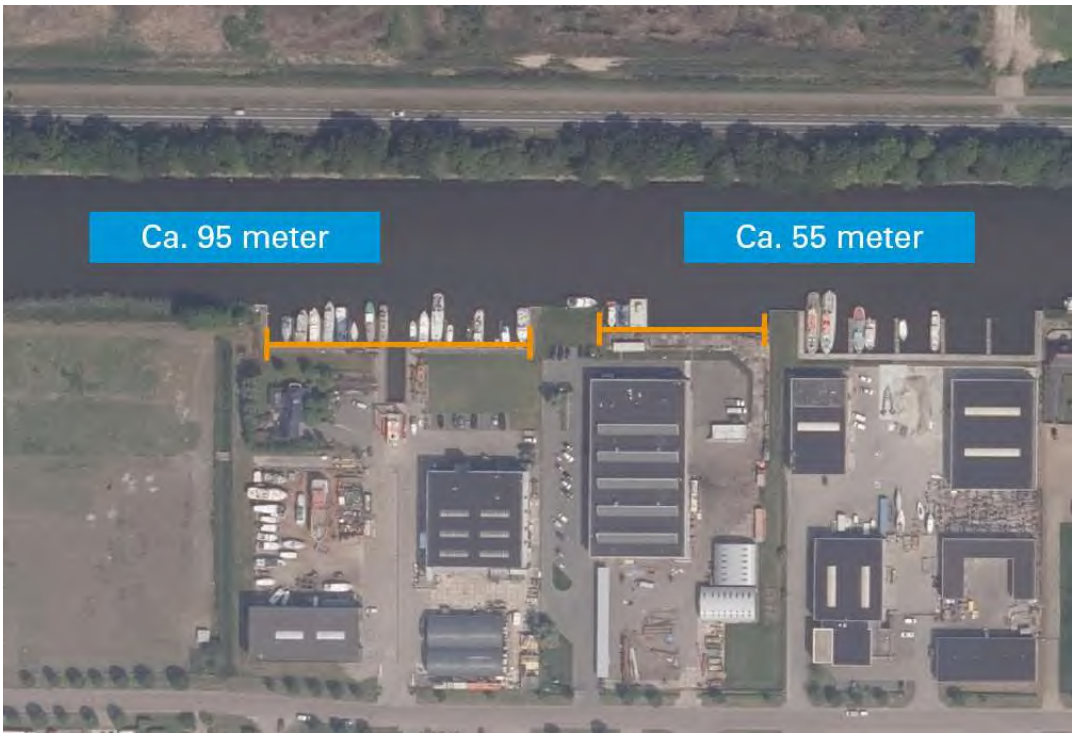
Wij schatten op basis van de bovenstaande analyses in dat de MSNF in de periode 2020-2030 (periode van één inpassingsplan) voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte in de Ladder-regio. Ook verwachten wij op basis van de bovenstaande analyses dat er geen mogelijkheden zijn om deze behoefte te faciliteren in bestaand stedelijk gebied, waaronder de bestaande havens in de marktregio. Daarmee kan het ruimtelijk plan naar onze taxatie gemotiveerd worden op basis van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Bijlage 1: Kademeters consortium MSNF

Figuur 6: Kademeters Balk, Hartman (gehuurd) en Hoekman (gehuurd)

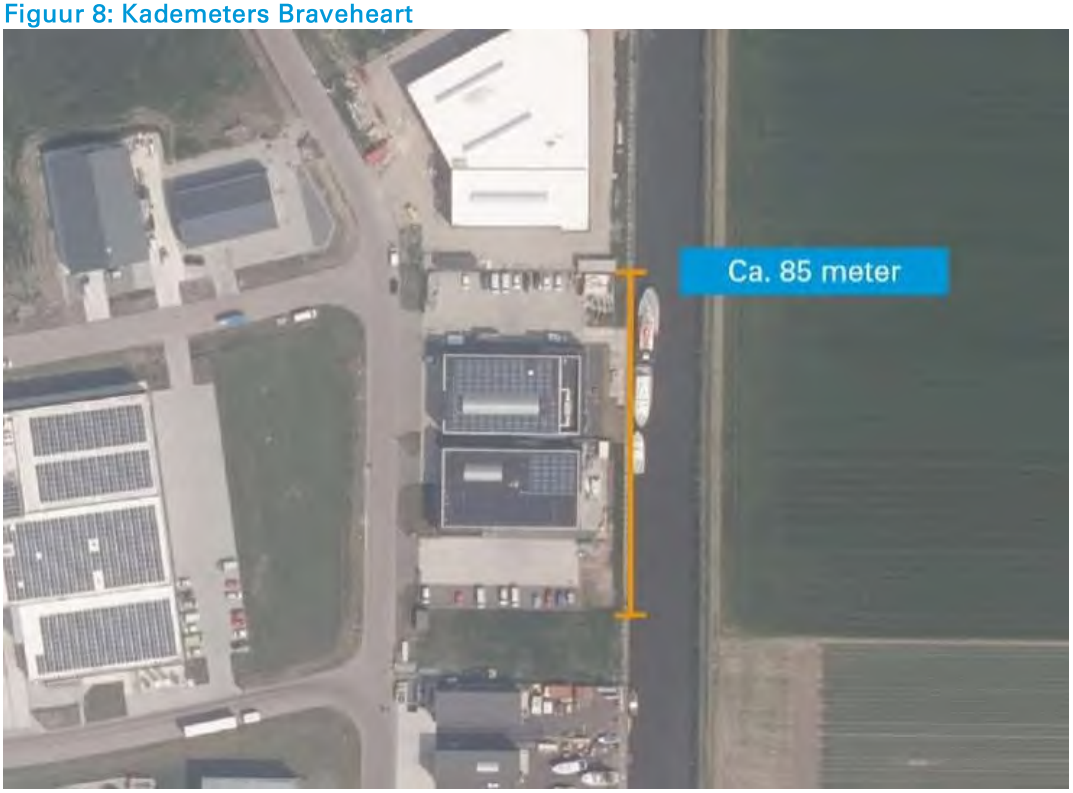
Bron: PDOK, 2020; Provincie Flevoland, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Figuur 7: Kademeters VCU en De Flux



Bron: PDOK, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Figuur 8: Kademeters Braveheart



Bron: PDOK, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Bijlage 2: Programma van eisen doelgroepen MSNF

Kadelengte van in totaal circa 1.200 meter en een terreindiepte van circa 100 meter

Om aan de steeds groter wordende schepen te kunnen werken is voldoende ruimte nodig om (meerdere van) deze schepen aan te kunnen alten meren. De individuele bedrijven hebben tussen 100 en 200 meter kadelengte nodig om hun bedrijfsactiviteiten uit te kunnen voeren (bron: Gemeente Urk, 2020; Provincie Flevoland, 2020). Als je naast de kade opstallen van circa 1.000 m^2 tot 4.000 m^2 grondoppervlak (variërend per bedrijf) wilt plaatsen dan is een terreindiepte van circa 100 meter realistisch. Bij een kadelengte van circa 1.000 meter parallel aan de dijk en twee maal 100 meter haaks aan de dijk kom je tot een terrein van circa 10 hectare.

Vaardiepte van minimaal vier meter

De haven moet toegankelijk zijn voor schepen met een waterverplaatsing van 5.000 ton en een lengte van max. 135 meter (vaarklasse V), hiervoor is een vaardiepte nodig van minimaal vier meter. De ontwerpdiepte van de MSNF is vijf meter en hiermee voldoende voor vaarklasse V (Bron: Rijkswaterstaat, 2011).

Milieuruimte voor bedrijven met een hogere milieucategorie

Veel bedrijvigheid in de maritieme dienstverlening en scheepsbouw is industrieel van aard en veroorzaakt geluid-, stof- of geurhinder (bron: Provincie Flevoland, Staat van bedrijfsactiviteiten PIP MSNF, 2020). Deze bedrijven moeten zich dus kunnen vestigen op een plek waar hogere milieucategorieën niet zijn uitgesloten.

Bereikbaarheid

Bedrijven in de maritieme dienstverlening en scheepsbouw moeten over het water en via de weg goed bereikbaar zijn. Via het water omdat de bedrijven niet aan schepen kunnen werken die hun werkplaats niet kunnen bereiken. Over de weg omdat werknemers en toeleveranciers de werkplaats dan binnen een acceptabele tijd kunnen bereiken.

Aanbod

Er moet voldoende aanbod (ruimte) op een locatie zijn om de maritieme dienstverleners en scheepsbouwers te kunnen huisvesten op een locatie. Voor een kadelengte van circa 1.200 meter is dat in totaal circa 10 hectare terrein.

Bijlage 3: Beschikbaar aanbod en kwalitatieve propositie alternatieve havens

Flevokust Haven (Lelystad)

Aspect	Toelichting
Doelgroep	Flevokust Haven is vooral bedoeld voor logistiek en op- en overslag
Kadelengte (beschikbaar)	Er is maximaal 200 meter kade beschikbaar voor overslag, maar niet voor maritieme dienstverlening
Vaardiepte	De maximale vaardiepte voor een geladen schip is 4 meter
HMC mogelijk	De maximale milieucategorie voor Flevokust Haven is 5.3
Bereikbaarheid	Goed over het water en via de weg bereikbaar
Aanbod met kade	Eén kavel van circa 2,5 hectare met 200 meter kade

Bron: RWS, 2020; IBIS, 2020; PDOK, 2020; Flevokust Haven, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Bron: PDOK, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Harlingen

Aspect	Toelichting
Doelgroep	Breed: (container)overslag, visserij, maritieme dienstverlening
Kadelengte (beschikbaar)	Er is geen kade beschikbaar
Vaardiepte	De maximale vaardiepte voor een geladen schip is 4 meter
HMC mogelijk	De maximale milieucategorie voor Harlingen is 5.1
Bereikbaarheid	Goed over het water en via de weg bereikbaar
Aanbod met kade	Er zijn in Harlingen geen watergebonden kavels beschikbaar

Bron: RWS, 2020; IBIS, 2020; PDOK, 2020; Port of Harlingen, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Bron: PDOK, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Lemmer

Aspect	Toelichting
Doelgroep	Scheepsbouw, watergebonden industrie, recreatie
Kadelengte (beschikbaar)	Er is in Lemmer geen kade beschikbaar, zie luchtfoto
Vaardiepte	De maximale vaardiepte voor een geladen schip is 4 meter
HMC mogelijk	De maximale milieucategorie voor Haven Lemmer is 4.2
Bereikbaarheid	Goed over het water en via de weg bereikbaar
Aanbod met kade	Er is in Lemmer geen aanbod aan beschikbare grond met kade

Bron: RWS, 2020; IBIS, 2020; PDOK, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Bron: PDOK, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020

Meppel

Aspect	Toelichting
Doelgroep	(Container)overslag, watergebonden industrie, scheepsbouw
Kadelengte (beschikbaar)	Er is 620 meter kade beschikbaar
Vaardiepte	De maximale vaardiepte voor een geladen schip is 4 meter Vaarklasse Va: schepen tot circa 3.000 ton
HMC mogelijk	De maximale milieucategorie voor Meppel is 5.1
Bereikbaarheid	Goed over het water en via de weg bereikbaar
Aanbod met kade	Er is in Meppel circa 9,7 ha grond met kade beschikbaar, het betreft echter geen rechte kade

Bron: RWS, 2020; IBIS, 2020; PDOK, 2020; Port of Zwolle, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Bron: PDOK, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020

Zuiderzeehaven (Kampen)

Aspect	Toelichting
Doelgroep	(Container)overslag, scheepsbouw, watergebonden industrie
Kadelengte (beschikbaar)	Er is 150 meter kade beschikbaar
Vaardiepte	De maximale vaardiepte voor een geladen schip is 4,0 meter
HMC mogelijk	De maximale milieucategorie voor de Zuiderzeehaven is 5.2
Bereikbaarheid	Goed over het water en via de weg bereikbaar
Aanbod met kade	Er is in de Zuiderzeehaven één perceel van circa 2,4 hectare met kade beschikbaar

Bron: RWS, 2020; IBIS, 2020; PDOK, 2020; Zuiderzeehaven, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020.

Bron: PDOK, 2020. Bewerking: Stec Groep, 2020