

Visie op de bestaande haven van Urk
“Een thuishaven voor werken en recreëren!”



Versie: 2.0
Datum: 20 september 2016

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

Doel en status van de visie

3

Het plangebied

4

Status

CONCEPT

2. De haven van Urk

Geschiedenis en context

5

Huidig gebruik

6

Toekomstige ontwikkelingen

8

3. Toekomstbeeld voor de haven van Urk

Optimalisatie bestaande haven

10

Visiekaart

13

Businesscase en proces

14

Bijlagen

15

1.

INLEIDING // het doel en de status van deze visie

Aanleiding

Van oudsher is de visserij de grootste inkomensbron van het voormalig eiland Urk. Zodoende is de haven een van de belangrijkste pijlers van de Urker economie. Zonder haven geen Urk, maar zonder de Urkers ook geen levendige haven. Met het vertrek van de grote visafslag eind jaren '90 werd door menigeen het einde van de karakteristieke haven gevreesd. Maar de Urker economie blijft veerkrachtig en flexibel. De visserij maakte plaats voor het toerisme en scheepsbouw en –onderhoud. De druk op de haven is inmiddels zo groot dat er plannen zijn voor de bouw van een tweede haven.

Beleidskader

Door de samenkomst van de verschillende functies in het havengebied speelt de haven een prominente rol in het gemeentelijk ruimtelijk beleid. Er bestaat dus al beleid voor de haven. Dit is samen te vatten in twee hoofdlijnen: het versterken van het maritieme cluster en het vergroten van het toerisme op Urk. Drie belangrijke documenten worden hieronder samengevat.

In het **Masterplan Hart van Urk** (HvU) uit 2003 is de visie op de ontwikkeling van het havengebied vastgelegd. Kernpunten zijn het toevoegen van een bouwvolume op de oostkant van het haventerrein, het verleggen van de Klifweg en op termijn het concentreren van de werkactiviteiten aan de oostkant van de werkhaven. De **Structuurvisie 2035+** uit 2014 stelt dat deze visie gehandhaafd blijft, maar dat 'wonen' expliciet wordt uitgesloten op het haventerrein. Het masterplan HvU blijft van kracht als kader voor een mogelijke toekomstige grootschalige gebiedsontwikkeling. Het zegt echter weinig over de ontwikkeling van de haven zelf, waardoor een aparte visie havens gerechtvaardigd is.

Het plan **De Parel** (2014) noemt drie kansen in het havengebied in het kader van toerisme die worden verwerkt in deze visie:

1. Strandkiosk Staverse kade
2. Realiseer een toeristeninfo en meer voorzieningen voor watersporters op de Dormakade.
3. Schep voorwaarden voor de realisatie van nieuwe horeca en een hotel op haventerrein.

In het coalitieakkoord '**Koers en vaart houden**' (2014) staat tenslotte dat er een visie ontwikkeld wordt voor de invulling van het haventerrein. Deze gaat uit van een scheiding tussen werken en recreatie en kleinschalige bebouwing op de oost- en zuidzijde van het terrein.

Waarom nu deze visie?

Met de voorliggende visie blijft het bestaande beleidskader van kracht. Ook is er geen leegstand in de haven en is hij iedere dag volop in gebruik, waarom dan toch nu een visie?

De mogelijke komst van een nieuwe haven vraagt om een visie op de huidige economische activiteiten in de bestaande haven. Ook komt de vraag om een andere invulling van het haventerrein regelmatig naar voren. Het masterplan HvU gaat uit van een grootschalige herontwikkeling van het gebied, maar is inmiddels 13 jaar oud en geeft daarmee geen antwoord op alle actuele vragen. Daarnaast is aan de onderdelen van het plan De Parel een uitvoeringstermijn gekoppeld; nu 1 juli 2018.

Dit alles vraagt van de gemeente een visie op de toekomst van de haven. Deze visie geeft de stand van dit moment weer, het schetst de kansen op korte termijn en geeft een doorkijk naar de toekomst.

// het plangebied



2.

DE HAVEN VAN URK // geschiedenis en context

De haven = de kern van Urk

Ondanks de lange geschiedenis is de haven geen historisch relict geworden. Sterker nog, het vormt nog steeds een belangrijke pijler onder de Urker economie. Het is het productiemiddel van het maritieme cluster, voor menig toerist het startpunt van hun bezoek en voor de Urker zelf een geliefde plek voor een rondje over het haventerrein of een wandeling op zondag. In dit hoofdstuk wordt de historische context van de haven beschreven, het huidige gebruik uiteengezet en de toekomstige ontwikkelingen geschetst.

De geschiedenis van de haven

Tot eind jaren '70 werd op de haven de vis aan land gebracht en verder verhandeld. De kotters werden echter groter en konden de thuishaven niet meer via het IJsselmeer bereiken. De vis werd nu per vrachtwagen naar de visafslag op de Urker haven gebracht. Daar werd deze verhandeld voor verdere levering aan de consument. De krappe ruimte van het haventerrein en de toenemende grootte van de vrachtwagens werd een beperkende factor. Eind jaren '90 werd de Noordzeevisafslag verplaatst naar het bedrijventerrein en was het definitief gedaan met de grootschalige visverhandeling in de haven. Alleen de kleinere IJsselmeervisafslag is hier nu nog gevestigd.

De wegtrekkende visserij bracht ook nieuwe kansen voor het havengebied. Er werd een duidelijke scheiding gemaakt in functies. De westkant van de haven transformeerde tot een historische haven voor oudere schepen (inclusief cultuurhistorische scheepswerven) en toeristische haven voor de pleziervaart. In de oostkant van de haven kreeg de maritieme sector alle ruimte voor ontwikkeling in de 'werkhaven'. Dit heeft geleid tot een grote groei en opbouw van expertise van de bouw, reparatie en onderhoud van schepen.

De sloop van de Noordzeevisafslag moest leiden tot een nieuwe invulling van het haventerrein. Er zijn grote plannen ontwikkeld voor woningbouw, bedrijvigheid, detailhandel en horeca. En aan de zuidkant is dit in 2000 ook deels gerealiseerd. De maritieme sector groeide echter harder dan voorzien. In 2008 komt de gemeente Urk tot de conclusie dat woningbouw in de haven een te grote (milieukundige) beperking voor de maritieme sector zou zijn. De woningbouwplannen worden stopgezet en er worden geen nieuwe plannen voor het haventerrein ontwikkeld.



Ansichtkaart uit de periode 1900-1930

// het huidig gebruik

Drievoudig gebruik

Tegenwoordig is de haven ruimtelijk te verdelen in drie delen: historische-toeristische haven, haventerrein en de werkhaven.

De historische-toeristische haven

In de westkant van de haven vinden historische kotters, pleziervaarten en jachten hun plek. Men kan hier ook opstappen voor de veerdienst Enkhuizen-Urk. Kenmerkend is de kraan van scheepswerf Hoekman. De kraan is bij de revitalisering van deze kleine werf opgeknapt en wederom in gebruik genomen. Het versterken van het toerisme is voor dit gedeelte van de haven het toekomstbeeld van de gemeente. Dit is opgenomen in de het plan De Parel uit 2014. Hierin worden meerdere concrete acties met financieringsvoorstellen genoemd omtrent hoe dit deel van de haven versterkt zal worden, zoals bijvoorbeeld betere sanitaire voorzieningen op de Dormakade en de inmiddels gerealiseerde historische steiger.

Het haventerrein

Het haventerrein beslaat ongeveer 2 ha. Hier bevond zich de oude visafslag die eind jaren '90 is gesloopt. Op het zuidwestelijk deel is in 2000 de IJsselmeervisafslag, een restaurant, bedrijvigheid en het havenkantoor gebouwd. Boven de bedrijven bevinden zich enkele bedrijfswoningen. Het oostelijk deel van het haventerrein is niet bebouwd en wordt nu gebruikt voor opslag en werkzaamheden t.b.v. de werkhaven (bijv. aanleg windmolens). Andere functies zijn verblijven, parkeren en recreatie (camperplaats). Ook biedt het terrein ruimte aan tijdelijke evenementen. Deze flexibiliteit in gebruik is van groot belang voor de toekomst van de werkhaven omdat de ruimtebehoefte hiervan fluctueert gedurende de tijd.



// het huidig gebruik

De kwaliteit van de inrichting is niet overal goed en bestaat enkel uit verschillende soorten verharding en verlichting. Ook is er geen duidelijke entree tot het gebied. Hierdoor nodigt het gebied niet uit tot een langer verblijf dan strikt noodzakelijk. Dit is met name voor de toerist relevant omdat deze vaak op het haventerrein start met zijn bezoek aan Urk. Ten slotte is er geen duidelijke scheiding tussen de verschillende functies en tussen de verkeersstromen. Dit brengt veiligheidsrisico's met zich mee nabij de werkhaven.

De werkhaven

In dit deel van de haven vinden industriële werkzaamheden plaats en zijn enkele bedrijfswoningen aanwezig. De bedrijven zijn gespecialiseerd in de visserij, de bouw, reparatie en onderhoud van schepen en maritieme dienstverlening. De werkhaven heeft één schaars productiemiddel: openbare kaderuimte. De openbare kade biedt ruimte voor kleinere bestaande maritieme bedrijven en voor startups in deze sector die niet in een eigen kade kunnen investeren. De kaderuimte wordt beheerd door de gemeentelijke havenmeesters. Alleen scheepswerf Balk en Hoekman Shipbuilding beschikken over eigen kaderuimte.

De vraag naar kaderuimte is inmiddels zo groot dat de haven tegen zijn grenzen aanloopt. De haven ligt iedere week vol en er zijn wachtlijsten voor nieuwe schepen. Ook is er vraag naar langere kaderuimte voor werkzaamheden aan grotere schepen, zie hoofdstuk 3. Naast de fysieke is ook de milieutechnische grens (geluid, geur en stof) bereikt, met name ten aanzien van het aspect geluid. In het bestemmingsplan Havens 2013 is geconcludeerd dat de toenmalige werkzaamheden nog binnen de grenzen pasten, maar dat er eigenlijk geen ruimte meer is voor uitbreiding. Vooral de

werkzaamheden aan stalen schepen groter dan 25 meter leveren een grote milieucontour op. Ten slotte heeft een openbare kaderuimte als gevolg dat bezoekers en havenactiviteiten niet van elkaar zijn gescheiden. Waardoor, zoals eerder genoemd, veiligheidsrisico's ontstaan.



De haven in 2005

// de toekomstige ontwikkelingen

Groei maritieme sector

Door de jarenlange ervaring uit de visserij, de sterke arbeidsethos op Urk en de goede ligging aan het IJsselmeer is er een sterk en breed maritiem cluster ontwikkeld op Urk. Naast de visserij gaat het dan om bedrijven in de baggersector, binnenvaart, scheepsbouw, scheepsreparatie en refit en overige maritieme dienstverlening. Deze clustering brengt dat schepen uit het hele land hier naartoe komen voor onderhoud. Ook het onderwijs (ROC) biedt inmiddels een groeiende opleiding 'maritiem' aan waardoor het onderwijs steeds beter aansluit op de praktijk.

Met name in de niet visgerelateerde bedrijfstakken zal de maritieme sector groeien, zie ook nota economisch beleid. In het kader van het verbreden en versterken van de Urker economie wil de gemeente hier alle ruimte voor bieden. De huidige werkhaven loopt echter tegen zijn grenzen aan. Bestaande bedrijven met groeiambities willen uitbreiden maar hebben geen ruimte meer. Daarnaast wil de gemeente ruimte bieden voor startende bedrijven die nieuwe niches aan kunnen boren. Ook daarvoor ontbreekt nu de (kade)ruimte. Op korte termijn wordt er een tijdelijke kade aangelegd in het midden van de werkhaven, maar dit is geen structurele oplossing. Naast het gebrek aan fysieke ruimte zijn de milieutechnische grenzen van de huidige haven bereikt.

Onderzoek van de Stec Groep (juni 2016) laat zien dat er de komende decennia een sterke vraag naar extra kaderuimte zal zijn. Om daadwerkelijk ruimte te bieden voor de verdere ontwikkeling van het cluster maritiem op Urk en in Noord-Flevoland is dan ook nieuwe kaderuimte nodig.

Een nieuwe buitendijkse haven

Sinds de jaren '90 wordt al gesproken over de ontwikkeling van een buitendijkse haven om aan de uitbreidingsvraag te voldoen. De gemeentes Urk en Noordoostpolder en zeven grote ondernemingen hebben gezamenlijk een plan voor een Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) ontwikkeld. De huidige plannen gaan uit van een kadellengte van 1000 meter en 11 hectare bedrijventerrein. In 2014 heeft de gemeente deze ambitie in de Structuurvisie 2035+ opgenomen en eind 2015 is aan de provincie gevraagd om voor de aanleg van de MSNF een inpassingplan te maken. In april 2016 heeft de provincie hiermee ingestemd.

Kwantitatieve behoefte

Om de vraag naar kaderuimte ook kwantitatief te kunnen onderbouwen heeft de gemeente door de Stec Groep een toets op de Ladder voor duurzame verstedelijking laten uitvoeren, zie bijlage II. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat er in het laagste scenario tot en met 2030 een behoefte voor kade gebonden bedrijfsruimte zal zijn van 9-12 hectare. Het gaat dan om nieuwe ruimte naast het reeds bestaande aanbod.

Consequenties bestaande haven

Hoe groot de consequenties van de MSNF op de bestaande haven zullen zijn is o.a. afhankelijk van de exacte invulling en de wijze van exploitatie van de MSNF. Of de kades in de MSNF bijvoorbeeld publiek of privaat zijn bepaalt de aantrekkingskracht van bestaande en nieuwe bedrijven op de MSNF.

// de toekomstige ontwikkelingen

Op basis van twee redenen verwacht de gemeente dat de consequenties voor de bestaande haven beperkt zullen zijn:

1. Het onderzoek van de Stec Groep toont aan dat de geraamde behoefte bovenop het bestaande aanbod komt, het gaat hier om de uitbreidingsvraag en niet om een vervangingsvraag. Van alle bedrijven die nu in de haven zijn gevestigd, zijn er twee betrokken bij de plannen van de MSNF. Of deze willen verhuizen naar de MSNF of daar een extra vestiging willen openen is nu nog niet bekend. Maar ook wanneer deze bedrijven verhuizen naar de MSNF verwacht de gemeente dat de vrijkomende ruimte in de bestaande haven weer opgevuld zal worden door nieuwe kleinschalige bedrijvigheid. Het onderzoek van de Stec Groep onderbouwt dit ook.
2. De vraag die de basis vormt voor de MSNF is: langere kades voor grotere schepen, genoeg diepte en voldoende milieuruimte. De bestaande haven kan niet aan deze vraag voldoen. Daarmee vormt de bestaande haven geen concurrentie van de MSNF maar is de MSNF juist complementair aan de bestaande haven. Er ontstaat in totaal meer kaderuimte waardoor ook meer ruimte voor economische groei wordt gecreëerd.

Groeipotentie toerisme en recreatie

De jachthaven is een belangrijke voorziening voor het toerisme op Urk. Maar ook andere vormen van recreatie zijn belangrijk. En voor veel vormen van recreatie vormt de haven een belangrijke plek voor een 'dagje Urk'.

Een dalend aantal toeristen (mede veroorzaakt door de economische crisis) en de daaruit vloeiende inkomsten was de directe aanleiding voor het plan De Parel. De hierin genoemde maatregelen moest deze ontwikkeling stoppen. Daar waar het de haven betreft is alleen het Plankier gerealiseerd en zijn de andere onderdelen in voorbereiding. De eerste signalen zijn reeds positief; het aantal toeristen lijkt iets aan te trekken. Wanneer de strandkiosk en betere sanitaire voorzieningen gerealiseerd zijn zal Urk een aantrekkelijkere haven worden voor watersporters en leiden tot meer bezoekers. Kansrijk is ook de toename van het aantal riviercruises op het IJsselmeer. Er zou dan ook gezocht moeten worden naar extra aanlegplaatsen voor deze boten. Ten slotte vormt het hotel en horeca op het haventerrein de grootste kans om meer bezoekers naar Urk te trekken omdat een accommodatie om meerdere dagen te verblijven op Urk er nog niet is. Er zijn dus voldoende kansen om het aantal bezoekers de historische-toeristische haven te vergroten.

3.

TOEKOMSTBEELD VOOR DE HAVEN VAN URK // optimalisatie van bestaande haven

De noodzaak van de visie

De haven van Urk heeft de afgelopen decennia al een flinke transformatie doorgemaakt. Van enkel visserij naar een multifunctionele haven waar cultuurhistorie, toerisme, bedrijvigheid en industrie samenkomen. De mogelijke komst van de MSNF, de wens om het toerisme te versterken en de ambities voor het haventerrein uit het plan De Parel vragen om duidelijke keuzes voor de korte termijn om te komen tot een goede afstemming van alle activiteiten.

Kern: een bruisende haven

De haven van Urk wordt geen monofunctionele haven die enkel het toerisme dient en de historie levend houdt. De huidige driedeling van historische-toeristische haven, multifunctioneel haventerrein en werkhaven blijft behouden. Een haven waar wat te beleven valt en die elke keer het bezoeken waard is; voor de (water)recreant, toerist en natuurlijk iedere Urker!

En de basis hiervoor ligt er al. Wel zijn er kansen voor het verbeteren van de bestaande kwaliteiten. In de navolgende tekst staan per deelgebied benoemd welke keuzes er voor de korte en middellange termijn gemaakt zijn. De projecten zijn voorzien van een nummer, welke correspondeert met de visiekaart. De projecten 4 -7 zijn ook uitgebreid benoemd in De Parel.

Werkhaven

De werkhaven zal ook echt een werkhaven blijven. Juist dat element is wat de haven voor inwoners en bezoekers van Urk zo aantrekkelijk maakt. De werkhaven heeft echter wel zijn fysieke en milieukundige grens bereikt. Uitbreiding van de havenactiviteiten is niet mogelijk, deze groei zou in de MSNF gefaciliteerd moeten worden. Het is dan ook niet de verwachting dat de MSNF permanente leegstand veroorzaakt in de werkhaven. Uit onderzoek blijkt immers dat er voor beide havens voldoende vraag naar kadegebonden bedrijfsruimte is. Tevens zijn bij de plannen van de MSNF maar twee bedrijven uit de bestaande haven betrokken, waarbij nog niet duidelijk is of deze bedrijven daadwerkelijk gaan verhuizen. Een directe 'omkleuring' van het gebied van bedrijvigheid naar bijvoorbeeld woningbouw is daarom uitgesloten. Ook niet als dit voor bestaande bedrijven nodig is om hun nieuwe locatie elders te financieren. Dit zou tot een ongewenste planologische beperking van de maritieme sector leiden.

Bij de komst van de MSNF zet de gemeente in op een verplaatsing van de grootschalige activiteiten, met name die aan de openbare kade, naar de MSNF. In welke mate dit mogelijk is afhankelijk van de gekozen exploitatievorm. Voor de bestaande haven levert de verplaatsing kansen op:

1. Kleine bedrijven, die in niches opereren en te klein zijn om in eigen kaderuimte te investeren, krijgen meer ruimte.
2. Er kan een permanente aanlegplaats voor grotere riviercruiseschepen gerealiseerd worden aan de Burg. J. Schipperkade. Hierdoor kunnen meer toeristen Urk bereiken.

// optimalisatie van bestaande haven

Haventerrein

Een multifunctionele ruimte, direct aan het IJsselmeer en in het hart van Urk is een unieke locatie en levert bijzondere kansen op. De locatie kan gebruikt worden voor evenementen en ander tijdelijk gebruik; bijvoorbeeld als parkeerterrein of zoals recent ten behoeve van een filmset of de bouw van windmolens.

Over het algemeen functioneert het haventerrein goed. Er is op dit moment geen aanleiding voor een grootschalige herontwikkeling van het gehele terrein. Wel zijn er zijn voldoende redenen en kansen om het terrein aan te pakken en toekomstbestendiger te maken. Zonder dat dit andere ontwikkelingen in de toekomst frustreert.

Dit leidt tot de volgende twee projecten en kansen voor het terrein:

Korte termijn: verbetering inrichting van het terrein.

3. Om de veiligheid en de uitstraling te verbeteren zal de inrichting van het terrein aangepast moeten worden. Dit levert met beperkte kosten direct resultaat op, zonder dat het een toekomstige ontwikkeling permanent in de weg zit. Gedacht wordt aan het verhelderen van de entree van het gebied, meer tijdelijk groen toevoegen, betere afhandeling van de verkeersstromen en een scheiding tussen de verschillende functies. Op de oostkant ligt dan de nadruk de activiteiten van de werkhaven en op de westkant voor overige activiteiten.

Middellange termijn: kleinschalige ontwikkeling.

4. In het plan De Parel is de wens opgenomen voor een hotel en horeca op het haventerrein. De verwachting is dat er zeker behoefte is aan deze functie en het past in de beleidslijn om het toerisme te versterken. Daarom wordt een zoeklocatie voor een

hotel aangewezen met een bouwvlak van max. 1000 m² op de **westkant** van het terrein. Zo kan een verbinding gemaakt worden met het oude dorp en de bebouwing uit 2000 op de Burg. J. Schipperkade. Het is wel van belang dat het hotel stedenbouwkundig goed wordt afgestemd met de nieuwe faciliteiten op de Dormakade (zie project 8) en de mogelijke grootschalige herontwikkeling van de oostkant van het terrein (zie hieronder). Ook is nader milieukundig onderzoek nodig om dit goed in te passen zonder dat hotel en de bedrijfsactiviteiten hinder van elkaar ondervinden.

Relatie met Masterplan Hart van Urk / lange termijn

Tot slot: het gebied bebouwen conform het masterplan HvU ziet de gemeente op korte en middellange termijn niet meer als een wenselijke ontwikkeling. Voor woningbouw is voldoende ruimte elders op Urk. Voor nieuwe horeca (anders dan hotel/restaurant) en detailhandel ziet de gemeente geen behoefte, tenzij er sprake is van grootschalige verplaatsing van elders. Voor kantoren zijn de bedrijventerreinen op Zwolsehoek en Schokkerhoek een betere locatie. Maar mogelijk belangrijker nog is dat de komst en de consequenties van de MSNF nog onzeker zijn. De gemeente wil niet vooruitlopend hierop onomkeerbare acties op dit terrein ondernemen. Het masterplan HvU verdwijnt hiermee niet uit beeld maar de gemeente erkent wel dat de huidige omstandigheden het niet toelaten om de visie nu uit te voeren. Wanneer door gewijzigde omstandigheden de aanwezigheid van een multifunctioneel terrein als deze niet meer wenselijk is, kan het masterplan HvU nog steeds fungeren als een kader voor een herontwikkeling.

// optimalisatie van bestaande haven

Historische-toeristische haven

Kwantitatief ligt hier voor dit deel van de haven geen opgave, dit deel zal niet verder groeien. Wel ligt er een kwalitatieve opgave en daar wordt op dit moment ook hard aan gewerkt. Zoals eerder gesteld zijn hiervoor in het plan De Parel acties opgenomen om deze haven te versterken (strandkiosk, voorzieningen watersporters en hotel op haventerrein). De plannen zijn al deels uitgevoerd of worden nu voorbereid. Daarmee is de toekomst van dit deel van de haven veiliggesteld.

De volgende projecten en kansen voor het toeristische deel van de haven zijn benoemd:

5. Het het aanleggen van een plankier met havenvuur langs de westelijke havendam. Over een lengte van 290 meter, wordt een steiger (plankier) gerealiseerd waarover bezoekers kunnen lopen en waaraan schepen kunnen aanleggen. Langs de plankier worden de aanlegmogelijkheden voor grotere (recreatieve) schepen vergroot. *(Reeds gerealiseerd)*.
6. Het plaatsen van een strandkiosk aan de Staverse kade.
7. Realiseer een toeristeninfo en voorzieningen watersporters op de Dormakade.

Op de volgende pagina zijn de projecten in een visiekaart samengevat.



// businesscase en uitvoering

Businesscase

Zoals eerder gesteld verwacht de gemeente niet dat de mogelijke komst van de MSNF zal leiden tot leegstaande percelen. Een businesscase opstellen voor dit scenario acht de gemeente dan ook nu niet van belang. Wel wordt een verschuiving van het soort activiteiten verwacht. Dit heeft invloed op de exploitatie van de bestaande haven. In bijlage I is voor de werkhaven berekend wat de financiële consequenties in dit scenario kunnen zijn. Er wordt een omzetverlies van € 12.500 verwacht. Tevens voorziet de gemeente dat dit voldoende gecompenseerd wordt door nieuwe activiteiten. De druk op de bestaande haven blijft immers groot, ook van niet bedrijfsmatige activiteiten. Van de komst van de MSNF wordt dan ook geen negatieve impact verwacht op de exploitatie van de bestaande haven.

Proces en uitvoering

Het overzicht van de hiervoor genoemde acties.

Historische-toeristische haven

Het plankier is inmiddels aangelegd en functioneert. Voor de realisatie van de toeristeninfo en voorzieningen op de Dormakade en de strandkiosk op de Staverse kade, is het bestemmingsplan De Parel (2016) opgesteld. Deze wordt naar verwachting in 2016 nog vastgesteld. Oplevering van de toeristeninfo en voorzieningen en de strandkiosk worden voorzien uiterlijk in 2018.

Haventerrein

Voor de aanpassing van de inrichting van het haventerrein zijn reeds plannen in voorbereiding. Afhankelijk van de gemeentelijke besluitvorming kan de realisatie plaatsvinden vanaf voorjaar 2017.

Voor de vestiging van het hotel met mogelijke horeca zal het bestemmingsplan Havens aangepast moeten worden. Realisatie wordt daarom op zijn vroegst medio 2018 voorzien. De ontwikkeling laat de gemeente verder aan de markt over.

De mogelijke herontwikkeling van het oostkant van het haventerrein wordt later in de tijd geschoven (>10 jaar). Het masterplan Hart van Urk blijft voor het gehele havengebied het kader waar nieuwe ontwikkelingen aan worden getoetst. Zo worden niet passende incidentele ontwikkelingen voorkomen en kan de gemeente hierop anticiperen als er bijvoorbeeld percelen beschikbaar komen.

Werkhaven

Of en wanneer hier een verschuiving plaatsvindt van grootschalige naar meer kleinschalige activiteiten is geheel afhankelijk van de komst van de MSNF. Een ligplaats voor cruiseschepen of een mogelijke extra kade voor kleinere bedrijven kunnen dan ook pas daarna gerealiseerd worden.

Bijlage I // businesscase

Businesscase bestaande haven na realisatie MSNF									
						Havengeld	Kadegeld		Totaal
Omzet bedrijfsmatig:				Begroting 2016		€ 106.000	€ 12.500		€ 118.500
	Huren / Pachten			€ 22.000					
	Havengeld			€ 106.000					
	Kadegeld			€ 12.500					
	Stroom			PM					
	Havengeld IJsselmeervissers			€ 3.300					
Wat raken we kwijt:									
Vertrek Hoekman Shipbuilding (kadehuur)						€ 2.500	-		
Vestiging De Flux in nieuwe haven						€ 1.000	€ 500		
Vertrek activiteiten Hartman Marine						€ 2.500	€ 1.000		
DUC	(ligt meestal bij Hoekman)					€ 1.000	€ -		
VCU						€ 2.500	€ 1.000		
HEBO						€ 500			
Omzetverlies na realisatie MSNF						€ 10.000	€ 2.500		
Nieuwe omzet bedrijfsmatig:						€ 96.000	€ 10.000		€ 106.000
Opbrengst van nieuwe activiteiten:									
Gebruik vrijkomende ruimte kade Hoekman (40 meter)						€ 4.000			
Extra omzet nieuwe activiteiten vanwege vrijkomende ruimte (meer riviercruises, extra binnenvaart, sleepboten)						€ 4.000			
(rondvaartboten, bruine vloot)									
Extra omzet activiteiten haventerrein vanuit kadegeld							€ 1.500		
Extra omzet camperplaatsen							€ 1.000		
Extra omzet vanuit recreatie						€ 2.000			
Totaal						€ 106.000	€ 12.500		€ 118.500

Bijlage II // Laddertoets Stec Groep



Stec Groep aan Gemeente Urk

Evert-Jan de Kort & Juriën Poulussen
3 juni 2016