

*Onderwerp*

Arbeidsmarkteffecten Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Kern mededeling:

Er is een onderzoek gedaan door Ecorys naar de arbeidsmarkteffecten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Gedeputeerde Staten informeren hierbij Provinciale Staten over de uitkomsten van dit onderzoek.

Mededeling:

In een eerdere quick scan naar de marktmogelijkheden van een maritieme servicehaven (Ecorys, januari 2016) is er gekeken naar de groeipotentie van het maritieme cluster op provinciaal niveau en op lokaal niveau. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven bij zal gaan dragen aan de economische structuurversterking van Noordelijk Flevoland.

Mede op basis van de resultaten van deze quick scan is in het vervolgonderzoek van Ecorys nader ingezoomd op de lokale en regionale arbeidseffecten van de realisatie van de nieuwe Servicehaven.

De conclusie is dat de realisatie van de nieuwe haven leidt tot een extra arbeidsvraag (direct en indirect) van ca. 400 FTE. De extra werkgelegenheid betreft veelal technisch opgeleid personeel (MBO-HBO niveau). Urk heeft zelf onvoldoende technisch opgeleide niet-werkenden werkzoekenden om in deze extra vraag te voorzien. Dit aanbod is wel aanwezig in de Noordoostpolder (en andere omliggende gemeenten). De nieuwe haven zal dus ook op bovenlokaal niveau extra werkgelegenheid opleveren en is daarmee ook van belang voor de gemeente Noordoostpolder.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Arbeidsmarkteffecten Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (Ecorys, december 2016)	2002239	Ja

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)

Registratienummer

2003608

Datum

13 december 2016

Auteur

L.G. de Vries

Afdeling/Bureau

GE

*Openbaarheid***Passief openbaar***Portefeuillehouder***Appelman, J.N.J.**

Ter kennisname aan PS en burgerleden

Arbeidsmarkteffecten Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Eindrapportage

Opdrachtgever: Provincie Flevoland

Rotterdam, 9 december 2016



Arbeidsmarkteffecten Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Eindrapportage

Opdrachtgever: Provincie Flevoland

Rotterdam, 9 december 2016

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 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 CO₂-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 CO₂-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

Samenvatting	4
1 Inleiding	5
1.1 Doel en onderzoeksvragen	5
1.2 Aanpak	5
1.3 Leeswijzer	6
2 Uitgangspunten	7
2.1 De huidige haven	7
2.2 De nieuwe haven	9
2.3 Relevante marktsectoren en werkgelegenheid	9
3 Arbeidsvraag	12
3.1 Belangstellende bedrijven	12
3.2 Verwachte arbeidsmarkteffecten bij realisatie MSNF	14
3.2.1 Directe arbeidsmarkteffecten	14
3.2.2 Indirecte arbeidsmarkteffecten	16
3.2.3 Werkgelegenheid op de oude locatie van de bedrijven die verhuizen	17
3.2.4 Conclusie	17
3.3 Middellange termijn arbeidsmarkteffecten	18
3.4 Verwachte arbeidsmarkteffecten indien MSNF niet gerealiseerd wordt	18
3.4.1 Directe arbeidsmarkteffecten	18
3.4.2 Indirecte arbeidsmarkteffecten	19
3.4.3 Conclusie	19
4 Arbeidsaanbod	20
4.1 Knelpunten aantrekken nieuw personeel	20
4.2 Beschikbaar arbeidsaanbod in de regio	20
4.3 Toekomstig aanbod van arbeidskrachten	22
4.4 Conclusie	23
5 Literatuur	25
Bijlage I Werkgelegenheidsmultipliers	26
Bijlage II Interview vragenlijst	27

Samenvatting

Achtergrond De maritieme cluster is een belangrijke sector voor de Urker en deels ook bovenlokale economie. De huidige haven van Urk kampt echter met ruimtegebrek en onvoldoende groeimogelijkheden voor maritieme ondernemers. Vandaar de wens om een buitendijkse haven, de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF), te realiseren.

In dit onderzoek wordt nader ingezoomd op de lokale en regionale arbeidsmarkteffecten van de realisatie van de nieuwe Servicehaven en ook de mogelijke (negatieve) arbeidsmarkteffecten indien de nieuwe Servicehaven niet gerealiseerd wordt.

Uitgangspunten De 'Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk' (Ecorys, januari 2016) laat zien dat er behoefte is aan een nieuwe maritieme servicehaven die de mogelijkheid biedt tot uitbreiding van "natte" activiteiten, waaronder scheepsbouw. Ook wordt geconcludeerd dat de maritieme cluster een belangrijke -in economische zin stuwende- werkgever is en dat verbreding van de Urker economie nodig is om de structurele krimp in de visserij op te kunnen vangen. Andere maritieme sectoren dan de visserij, zoals de scheepsbouw, laten een stijgende trend zien en verdere ontwikkeling van deze sectoren is daarom kansrijk. De Toets op de Ladder van Duurzame verstedelijking (Stec Groep, juni 2016) concludeert dat er vanuit de maritieme cluster behoefte is aan 9 tot 12 hectare bedrijventerrein.

Arbeidsmarkteffecten De extra vraag naar arbeidsplaatsen bij aanleg van de MSNF is geschat op basis van interviews met belangstellende bedrijven en ingevulde vragenlijsten. De totale extra vraag bedraagt naar verwachting circa 435 FTE (zie Tabel 1.1). Deze extra werkgelegenheid betreft veelal technisch opgeleid personeel (MBO-HBO niveau).

Tabel 1.1 Extra werkgelegenheid (nieuwe banen) door realisatie MSNF

	FTE
Directe werkgelegenheid (<i>belangstellende bedrijven en vrije ruimte op gezamenlijke kavel</i>)	210
Indirecte werkgelegenheid (<i>belangstellende bedrijven en vrije ruimte op gezamenlijke kavel</i>)	165
Nieuwe bedrijvigheid op oude locaties (<i>direct en indirect</i>)	60
Totaal	435

Als de MSNF wordt aangelegd kan dit op de middellange termijn tot spin-off effecten leiden, waarbij extra 'natte' bedrijvigheid in de nieuwe haven zorgt voor extra 'droge' bedrijvigheid gerelateerd aan de havenactiviteiten.

Daarnaast kan realisatie van de MSNF zorgen voor een grotere afzetmarkt voor composieten, omdat composieten een steeds grotere rol spelen in onder andere de scheepsbouw. Dit kan een additionele werkgelegenheidsimpuls geven aan de reeds aanwezige composietencluster in de Noordoostpolder.

Als de MSNF niet gerealiseerd wordt, dan verliest Urk mogelijk circa 145 FTE aan huidige werkgelegenheid, omdat enkele bedrijven naar een locatie buiten Urk zullen verhuizen. Door uitbreidingsbeperking wordt daarnaast 330 FTE aan (toekomstige) werkgelegenheid misgelopen.

Arbeidsaanbod Urk heeft zelf onvoldoende technisch opgeleid werkzoekenden om in de extra vraag te voorzien. Dit aanbod is wel aanwezig in de Noordoostpolder (en andere omliggende gemeenten). De nieuwe haven zal dus ook op bovenlokaal niveau extra werkgelegenheid opleveren. Daarnaast biedt de MSNF mogelijkheden voor leerlingen in de nabije omgeving om aan hun stageverplichting te voldoen.

1 Inleiding

1.1 Doel en onderzoeksvragen

De maritieme cluster is een belangrijke sector voor de Urker en deels ook bovenlokale economie. De huidige haven die voor industrie en beroepsvaart gebruikt wordt, wordt ook gebruikt voor watersport en is gelegen in het historische centrum van Urk, dichtbij de woonkern van het dorp. Hierdoor kampt de haven met ruimtegebrek en onvoldoende groeimogelijkheden voor maritieme ondernemers. Vandaar de wens van maritieme ondernemers om een buitendijkse haven, de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF), te realiseren.

De aanleg van deze nieuwe haven past ook binnen de visie van de gemeente en haar ambities om de maritieme cluster te versterken. Bovendien wordt de rol van het toerisme in Urk steeds belangrijker. Verplaatsing van industriële activiteiten, zoals scheepsbouw, van de huidige haven naar de MSNF biedt mogelijkheden om het toerisme in de oude haven verder te laten groeien (en daarmee de economie van Urk verder te diversifiëren).

In een eerdere *quick scan* naar de marktmogelijkheden van de maritieme service haven (Ecorys, 2016) is gekeken naar de groeipotentie van de maritieme cluster en de mogelijkheden die de nieuwe haven biedt voor de provinciale economie in het algemeen en de Urker economie in het bijzonder. Mede op basis van de resultaten van deze quick scan wordt in dit onderzoek nader ingezoomd op de lokale en regionale arbeidsmarkteffecten van de realisatie van de nieuwe Servicehaven en ook de (mogelijk negatieve) arbeidsmarkteffecten indien de nieuwe Servicehaven niet gerealiseerd wordt.

De te beantwoorden vragen in dit onderzoek luiden:

- Wat is de verwachting in de groei van arbeidsplaatsen bij realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF)? En door wie kan deze vraag worden ingevuld?
- Wat is het verlies aan arbeidsplaatsen indien de realisatie van de MSNF niet doorgaat?

1.2 Aanpak

Om bovenstaande vragen te beantwoorden zijn in dit onderzoek de volgende stappen doorlopen:

Stap 1 – Schatten van de totale vraag naar arbeid bij aanleg van de MSNF

De eerste stap betreft het in kaart brengen van:

- Directe en indirecte werkgelegenheid bij de twaalf belangstellende bedrijven die een groot deel van de ruimte in de nieuwe haven zullen beslaan;
- Directe en indirecte werkgelegenheid bij de bedrijven die zich zullen vestigen op de resterende ruimte in de nieuwe haven;
- Directe en indirecte werkgelegenheid bij de bedrijven die zich zullen vestigen op de oude locatie van de bedrijven die verhuizen naar de MSNF.

Stap 2 – Splitsen van de vraag naar arbeid zoals bepaald in stap 1 naar bestaande en nieuwe banen

De tweede stap betreft het in kaart brengen van:

- Het aantal bestaande banen in de nieuwe haven door verplaatsing van de oude naar de nieuwe locatie;
- Het aantal nieuwe banen dat ontstaat door uitbreiding van activiteiten op de nieuwe locatie.

Stap 1 en Stap 2 zijn in tandem uitgevoerd.

Stap 3 – Schatten van het arbeidsaanbod

De derde stap betreft het in kaart brengen van zowel het aantal beschikbare kandidaten voor de nieuwe banen, alsmede hun opleidings- en ervaringsprofiel, en de woonlocatie. Bij het beantwoorden van deze vraag is gebruik gemaakt van beschikbare gegevens van het (regionale) UWV en enkele gesprekken met uitzendbureaus op Urk.

Stap 4 – Opmaken van de arbeidsbalans

Uiteindelijk worden conclusies getrokken op basis van stap 1, 2 en 3, waarbij gekeken is naar de confrontatie tussen vraag en aanbod van arbeid voor de servicehaven, op lokaal en bovenlokaal niveau. Ook is hierbij de relatie gelegd met het onderwijsaanbod in de regio.

Voor het onderzoek zijn de twaalf belangstellende bedrijven telefonisch benaderd. Vervolgens is een email aan deze bedrijven gestuurd met een vragenlijst (zie Bijlage II) en op basis daarvan is, waar mogelijk, een telefoongesprek of een gesprek op locatie gepland om de vragen door te nemen. Ook enkele uitzendbureaus zijn telefonisch benaderd.

1.3 Leeswijzer

In deze rapportage worden eerst de uitgangspunten van het onderzoek uiteengezet in Hoofdstuk 2. Vervolgens wordt de analyse naar de arbeidsvraag besproken in Hoofdstuk 3 en de analyse naar het arbeidsaanbod en de balans tussen vraag en (arbeids- en onderwijs)aanbod in Hoofdstuk 4.

Hoofdstuk 5 bevat een literatuurlijst. De bijlages bevatten een lijst met multipliers voor de verschillende bedrijfstypen (Bijlage I) en de vragenlijst die gebruikt is voor interviews met de bedrijven die naar de nieuwe Servicehaven willen verhuizen/uitbreiden (Bijlage II).

2 Uitgangspunten

De recente studies 'Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk' (Ecorys, januari 2016) en 'Toets op de Ladder van duurzame verstedelijking' (Stec Groep, juni 2016) zijn gebruikt als basis voor dit onderzoek.

Onderstaande uitgangspunten zijn dan ook op de resultaten van deze twee studies gebaseerd.

2.1 De huidige haven

De huidige 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.

Figuur 2.1 Kaart van de aanwezige havens op Urk



De havens van Urk kennen verschillende typen bedrijvigheid. Naast de drie toeristische (jacht)havens bevinden zich in de Werkhaven onder andere scheepswerven, een visafslag, detailhandel, 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 voor zeevis 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.

Uit de Quick scan van Ecorys (2016) zijn de volgende sterken- en zwakten van de bestaande (Werk)haven naar voren gekomen.

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. Aan de kades is nauwelijks tot geen plek om een schip aan te meren. Nieuw bedrijventerrein in de haven is niet beschikbaar. Dat er sprake is van een ruimteprobleem in de werkhaven blijkt ook uit het feit dat van de oorspronkelijke initiators achter de aanleg van de Maritieme Service haven Urk er drie werkzaam zijn in de scheepsbouw/scheepsreparatie met een vestiging in de werkhaven en van de twaalf huidige bedrijven die te kennen hebben gegeven belangstelling te hebben in vestiging in de nieuwe haven (zie volgend hoofdstuk) zijn er zes werkzaam in de scheepsbouw/-reparatie.
- 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. Het gevolg voor (wandeland) publiek in de haven is dat door de te nemen maatregelen men niet (meer) overal toegang heeft.
- 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.

Conclusie van de *quick scan* is dan ook dat er **behoefte** is aan een **nieuwe maritieme servicehaven** die de mogelijkheid biedt tot **uitbreiding van “natte” activiteiten**, waaronder scheepsbouw.

2.2 De nieuwe haven

De Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) is gepland langs de dijk van ca 30 meter breed, waar de toegangsweg en parkeerruimte zal moeten komen, en maximaal 10 hectare (100 x 1000 m) bedrijventerrein. Een havenbekken van 250 meter en een ontwerpdiepte van 5 meter worden voorzien. Mogelijk zal er ook een publieke kade komen en wordt de gemeente hiervoor partner. Dit is echter nog niet besloten. Er zijn bedrijven die aangegeven hebben zich te willen vestigen in de MSNF, maar de ruimte is nog niet toegewezen.

De indicatieve ligging van de buitendijkse MSNF is weergegeven in Figuur 2.2.

De Toets op de Ladder van Duurzame verstedelijking (Stec groep, 2016) concludeert dat er vanuit de maritieme cluster **behoefte is aan 9 tot 12 hectare bedrijventerrein**.

Figuur 2.2 Indicatieve ligging van de buitendijkse MSNF



2.3 Relevante marktsectoren en werkgelegenheid

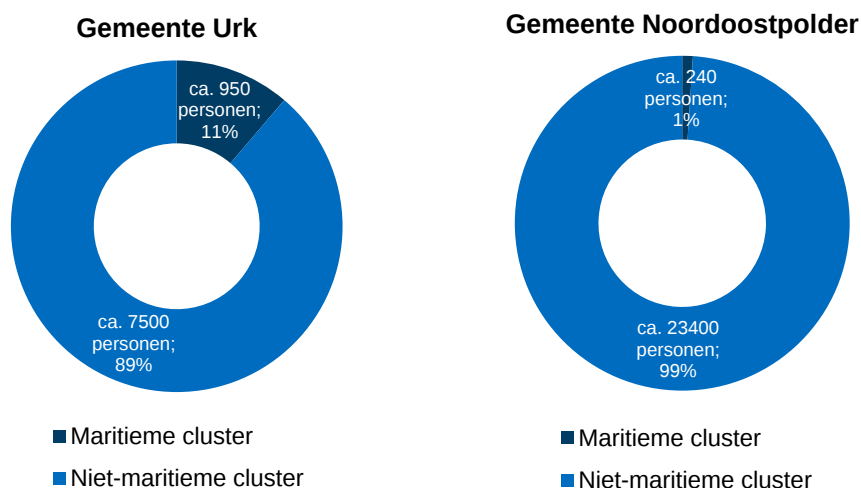
De maritieme cluster is een **belangrijke -in economische zin stuwende- werkgever** op Urk. Circa 1 op de 10 werkenden in de gemeente Urk (en 1 op de 100 in de gemeente Noordoostpolder) is direct werkzaam in deze cluster. De indirecte effecten op en in de omgeving van Urk zijn naar verwachting ook fors 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 dan ook 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. De maritieme cluster bleef daarmee verantwoordelijk voor circa 950 banen (11% van de werkgelegenheid) op Urk en circa 240 banen (1% van de werkgelegenheid) in de Noordoostpolder in 2015.

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 mindere mate in de scheepsbouw) te compenseren.

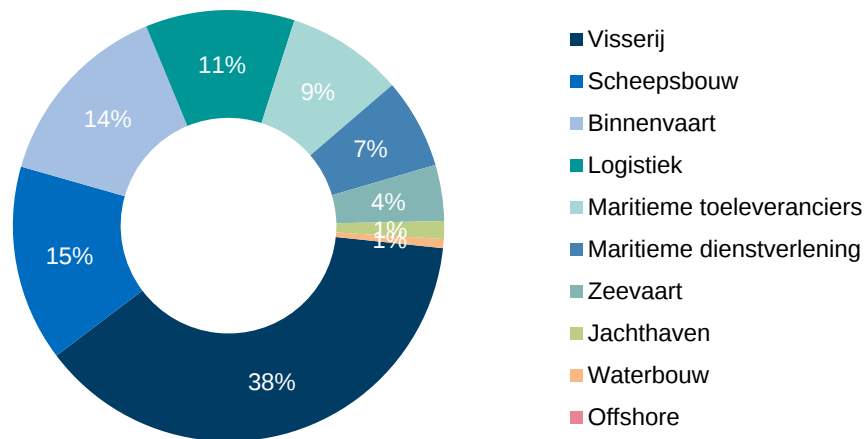
Figuur 2.3 Werkgelegenheid in de maritieme cluster in 2015



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). 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 (Urk en Noordoostpolder)



De werkgelegenheid binnen de verschillende maritieme sectoren laat een sterke diversiteit zien (zie Figuur 2.4). Hierbij spelen enerzijds economische ontwikkelingen en vraagfluctuaties een rol en anderzijds de beperkte uitbreidingsruimte.

Toename banen in 2016 t.o.v. 2015

In aanvulling op de werkgelegenheidsanalyse die in 2015 uitgevoerd is kan het volgende over 2016 gezegd worden. Bij de bestaande vestigingen in Urk zijn er in totaal (in alle sectoren) 604 banen bijgekomen in 2016. Ook zijn er nieuwe vestigingen bij gekomen (en vestigingen verdwenen). Er is een netto toename van 158 banen te zien in de nieuwe vestigingen¹.

Geconcludeerd wordt dat de maritieme cluster een **belangrijke -in economische zin stuwende-werkgever** is en dat **verbreding van de Urker economie nodig** is om de structurele krimp in de visserij op te kunnen vangen. Andere **maritieme sectoren, zoals de scheepsbouw**, laten een stijgende trend zien en verdere ontwikkeling van deze sectoren is daarom **kansrijk**.

¹ Provincie Flevoland, Werkgelegenheidsonderzoek 2016, voorlopige uitslag per 1 april 2016.

3 Arbeidsvraag

De arbeidsvraag bij aanleg van de MSNF is in dit onderzoek geschat op basis van vragenlijsten die ingevuld zijn door de belangstellende bedrijven en follow-up telefoongesprekken en/of gesprekken op locatie. De volledige vragenlijst is te vinden in Bijlage II.

Elf van de twaalf bedrijven hebben de vragen beantwoord. In sommige gevallen konden zij niet alle vragen beantwoorden. Eén bedrijf was niet in staat mee te werken aan het onderzoek wegens gebrek aan tijd. De ontbrekende informatie is aangevuld met informatie uit het vestigingenregister (LISA), bedrijfsinformatie via *company.info* en diverse (bedrijfs-)websites.

Dit hoofdstuk geeft antwoord op de volgende vragen:

1. Indien de MSNF wordt aangelegd: hoeveel mensen komen er naar verwachting in deze nieuwe haven te werken?
 - a) Hoeveel banen gaan er mee uit de oude situatie?
 - b) Hoeveel nieuwe banen worden er gecreëerd?
2. Wat zijn de gewenste opleidingsniveaus en richtingen?
3. Wat is het verlies aan arbeidsplaatsen indien realisatie van de MSNF niet plaatsvindt?

3.1 Belangstellende bedrijven

Twaalf bedrijven hebben belangstelling getoond in een verhuizing of uitbreiding van activiteiten naar de nieuwe haven via een nieuwe bedrijfsvestiging.

Zeven van de twaalf zijn bedrijven met hoofdzakelijk activiteiten in de maritieme sector. Zes hiervan zijn voornamelijk actief in de scheepsbouwsector en één is een dienstverlener in het vervoer over water die voornamelijk onderwaterwerkzaamheden uitvoert en werkschepen exploiteert.

De overige vijf belangstellende bedrijven zijn maritieme toeleveranciers die onder andere speur- en ontwikkelingswerk, hydrografisch en survey onderzoek, schilderwerk, elektrotechnisch installatiewerk en automatiseringswerk uitvoeren.

De belangstellende bedrijven willen zo spoedig mogelijk verhuizen, namelijk direct na gereedkomen van de haven en realisatie van de nieuwbouw. De bedrijven willen geen jaren meer wachten, want er zijn nu marktmogelijkheden voor extra bedrijvigheid in de scheepvaart en scheepsbouw. Eén bedrijf heeft aangegeven uiterlijk binnen vijf jaar te willen verhuizen.

Huidige werkgelegenheid

Momenteel hebben de twaalf belangstellende bedrijven circa 290 werknemers/ FTE vast in dienst. Daarnaast werken er circa 45 FTE bij deze bedrijven met een tijdelijk contract en wordt circa 80 FTE ingehuurd via uitzendbureaus. Dit betekent een totale werkgelegenheid bij deze bedrijven van circa 415 FTE².

² Dit is mogelijk een onderschatting van het werkelijke aantal FTE, omdat niet alle bedrijven informatie beschikbaar hebben gesteld over het aantal tijdelijke werknemers en uitzendkrachten.

Kenmerken van de huidige werknemers zijn:

- Het merendeel van de werknemers is MBO-opgeleid. Werknemers op de werkvloer beschikken over het algemeen over een LBO-MBO opleiding, werknemers op kantoor beschikken voornamelijk over een MBO-HBO opleiding;
- Het personeelsbestand bestaat voornamelijk uit mannelijke werknemers, en maximaal een kwart aan vrouwelijke werknemers (enkele bedrijven hebben geen vrouwelijke werknemers);
- Leeftijden van werknemers variëren van 18 jaar tot pensioenleeftijd;
- Het merendeel van het personeel is woonachtig op Urk of komt uit de Noordoostpolder. Een relatief klein deel komt uit Flevoland (Lelystad, Emmeloord, Tollebeek) en een nog kleiner deel komt uit andere delen van het land (bijv. Rotterdam, Staphorst, Lemmer, Grafhorst).

De werkgelegenheid in de bedrijven is de afgelopen twee jaar constant gebleven of gegroeid. Bij één bedrijf is deze gegroeid met 25%, bij de andere bedrijven was de groei meer gestaag.

Zes van de twaalf bedrijven hebben aangegeven hoeveel werkgelegenheid bij toeleveranciers gecreëerd wordt. Dit varieert van 12 FTE tot 60 FTE per bedrijf. In totaal voor deze zes bedrijven komt dit neer op circa 155 FTE die gecreëerd wordt bij toeleveranciers. Omdat niet alle bedrijven deze vraag hebben beantwoord, ligt het aantal FTE in werkelijkheid hoger.

Redenen voor verhuizing/uitbreiding

Als redenen om te verhuizen of uit te breiden naar de nieuwe haven worden genoemd:

- Op de huidige locatie zijn geen of beperkte uitbreidingsmogelijkheden;
- Behoeftte aan meer ruimte voor uitbreiding bedrijfsactiviteiten en opslagcapaciteit (extra ruimte om meer en grotere schepen te kunnen bedienen);
- Wens om bedrijfsactiviteiten in de beroepsvaart uit te breiden;
- Behoeftte aan een eigen kade voor onderhoud, laden en lossen van schepen en om de opslagcapaciteit uit te breiden;
- Behoeftte aan een eigen kade zodat de klant voor de kade kan liggen;
- Twee zusterondernemingen willen een gecombineerde vestiging in de nieuwe haven;
- Wens voor een locatie dichtbij de afnemers (dit betreft een maritieme toeleverancier die verwacht dat haar afnemers naar de nieuwe haven zullen verhuizen/uitbreiden);
- Behoeftte aan waterlocatie (in tegenstelling tot huidige locatie op droog bedrijventerrein), omdat extra bedrijvigheid in de scheepsbouw plaats zal vinden.

De beslissing om te verhuizen hangt voor de meeste bedrijven af van twee factoren, namelijk:

- De huur/pachtprijs (deze moet passen binnen de business case van het bedrijf);
- Opleverdatum van de haven; als de haven niet op tijd gerealiseerd wordt om aan de bestaande uitbreidingswensen gehoor te geven, wordt door enkele bedrijven aangegeven dat naar een andere locatie zal worden uitgeweken (zoals de Eemshaven).

Ruimtebehoefte in de nieuwe haven

De bedrijven hebben een ruimtebehoefte (BTO³) variërend van 120 m² tot 20.000 m². De huidige omvang van het terrein van deze bedrijven varieert van enkele honderden m² tot circa 13.000 m².

Ruim de helft van de bedrijven heeft aangegeven behoefte te hebben aan een eigen kade. Dit zijn de bedrijven die actief zijn in de scheepsbouw. Momenteel hebben slechts twee van deze bedrijven een eigen kade in de huidige haven van Urk.

In de nieuwe haven willen de meeste scheepsbouwers een langere kade dan op de huidige locatie om grotere/langere schepen te kunnen bedienen (uitbreiding opslagcapaciteit). Dit om een bredere markt aan te snijden en in te spelen op de trend van schaalvergroting in de scheepvaart waardoor scheepsbouwers grotere schepen aan de kade moeten kunnen faciliteren.

Enkele van de belangstellende bedrijven trekken samen op om een publiek deel te faciliteren. Deze partijen hebben geen behoefte aan een eigen kade, maar wel aan uitbreiding van kadegebonden bedrijfsactiviteiten en een gunstigere locatie dichtbij de afnemers.

3.2 Verwachte arbeidsmarkteffecten bij realisatie MSNF

In de volgende paragrafen worden de arbeidsmarkteffecten bij realisatie van de MSNF uitgesplitst naar directe en indirecte werkgelegenheid, werkgelegenheid die gecreëerd wordt door de twaalf belangstellende bedrijven en de werkgelegenheid op de nog vrije ruimte op de gezamenlijke kavel. Ook wordt het aantal nieuwe banen op de oude (huidige) locaties van de bedrijven die verhuizen geschat.

Het betreft hier de arbeidsmarkteffecten die enkele jaren na realisatie van de haven verwacht worden. Middellange termijn effecten (spin-off) komen ter sprake in Paragraaf 3.3.

3.2.1 Directe arbeidsmarkteffecten

Schatting van de extra directe werkgelegenheid bij de 12 belangstellende bedrijven

Aan de twaalf bedrijven is de vraag gesteld: *“Wat zal het effect zijn op de omvang van de werkgelegenheid bij uw bedrijf (dus niet bij toeleveranciers) als uw bedrijf verhuist/uitbreidt naar de nieuwe haven?”*

Alle elf de bedrijven die de vragenlijst ingevuld hebben verwachten een toename van de werkgelegenheid. Eén bedrijf heeft niet gereageerd. De bedrijven die gereageerd hebben geven aan met circa 10% tot 114% te groeien, binnen enkele jaren, ten gevolge van uitbreiding.

De redenen die door de bedrijven genoemd worden voor de werkgelegenheidstoename zijn:

- Mogelijkheden om onderhoud en reparatie in eigen beheer te doen;
- Groter schepen kunnen bij het bedrijf komen;
- Grotere projecten mogelijk in Urk;
- Toename van de omvang van het bedrijf en mogelijkheden voor meer technisch onderhoud aan schepen;
- Als de sluis bij Kornwerderzand verbreedt wordt, wordt een grote spin-off verwacht door de mogelijkheid om grotere schepen te bouwen en om grotere schepen te ontvangen voor onderhoud en reparatie.⁴

³ Bruto terreinoppervlak (m²). Het bedrijf dat behoefte aan 120 m² heeft, betreft een bedrijf dat zich op de gezamenlijke kavel wil vestigen.

⁴ Zo laat eerder uitgevoerd onderzoek door Ecorys (2008) zien dat de bouw van één custom-built jacht per jaar 600 manjaar aan arbeid bij een werf zelf en de toeleverende bedrijven leidt.

De totale directe werkgelegenheidstoename bij de twaalf belangstellende bedrijven wordt op basis van de interviews geschat op 190 FTE. Dit is circa 46% van de huidige werkgelegenheid bij de twaalf bedrijven (circa 415 FTE).

Schatting van extra directe werkgelegenheid op de nog vrije ruimte

De belangstellende bedrijven hebben een geschatte gezamenlijke ruimtebehoefte van ruim 95.000 m². Uitgaande van een omvang van de MSNF van 100.000 m², zullen de twaalf bedrijven naar verwachting ruim 95% van de beschikbare ruimte bezetten. De (mogelijk) nog vrije ruimte bevindt zich op de gezamenlijke kavel.

Op de gezamenlijke kavel van circa 10.000 m² geven bedrijven aan ruim de helft van de ruimte nodig te hebben. Daarnaast is er een deel voor gezamenlijk gebruik (strook langs de kade, toegangsweg naar bedrijfsruimte, parkeerruimte). Er is naar schatting nog circa 2.000 m² beschikbaar voor andere bedrijven.

De directe werkgelegenheid voor deze andere bedrijven kan geschat worden op basis van de aanname dat deze ruimte bezet zal worden door hetzelfde type bedrijven als de vijf bedrijven die reeds belangstelling hebben getoond in exploitatie van de gezamenlijke kavel. De directe werkgelegenheid die op de nog vrije ruimte gecreëerd zal worden, wordt daarom geschat op 20 FTE.

Extra werkgelegenheid door relatie met composietencluster

Er is vanuit de markt, vooral vanuit de scheepsbouw, steeds meer vraag naar composieten. Flevoland (met name de Noordoostpolder) speelt een belangrijke rol in de verdere ontwikkeling van de reeds aanwezige composietencluster.

Wat zijn composieten?

Composieten zijn vezel-versterkte kunststoffen samengesteld uit een combinatie van vezels en kunsthars.

Toepassing van composiet biedt veel mogelijkheden tot het vormen van het materiaal, zorgt voor gewichtsreductie en toename van levensduur en is net zo sterk als metaal en andere materialen.⁵

In Marknesse is het composietenlaboratorium van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), de *ACM Pilot Plant*, gevestigd. Hier worden composieten ontwikkeld voor marktintroductie. Het NLR is een belangrijk kennisinstituut en belangrijke werkgever in Flevoland.

Daarnaast wordt vanuit Marknesse (sinds 2012) innovatie op het gebied van composieten gestimuleerd en gefaciliteerd door middel van industrieel toegepast onderzoek als onderdeel van het 'Masterplan Compoworld'. Compoworld linkt opleidingen en bedrijven in de composietencluster, waarbij onder andere samengewerkt wordt met VABO Composites uit Emmeloord en Bright Composites uit Almere. Compoworld heeft in de afgelopen jaren een impuls gegeven aan de economie en meer dan 80 nieuwe banen opgeleverd.⁶

Urk heeft een sterke en groeiende relatie met de composietencluster, vanwege de aanwezige scheepsbouwers en maritieme dienstverleners. Het eerste duurzame visserijchip waarin composieten gebruikt zijn, de *MDV 1 Immanuel*, is dan ook op Urk afgebouwd (in juni 2015).

Bij de ontwikkeling van de MDV 1 is gebleken dat de toepassing van composieten een belangrijke innovatiemogelijkheid biedt voor de scheepsindustrie. Ook VABO verwacht groei in het gebruik van composieten, vooral in de maritieme cluster.⁷

⁵ Zie ook *Primeur in de Noordoostpolder; studenten aan de slag met composiet!* (ROC Friese Poort, 13 februari 2015)

⁶ Omroep Flevoland, 3 juli 2016, *Branchevereniging composieten naar Marknesse*.

⁷ Stichting Masterplan Duurzame Visserij, 24 september 2015, *Besparing door gebruik composiet*

Realisatie van de MSNF kan dus voor een grotere afzetmarkt voor composieten zorgen. Urker scheepsbouwers kunnen composieten gebruiken die in de regio geproduceerd worden. Dit blijkt ook uit het MDV 1 project, waarbij de composieten gefabriceerd zijn door VABO Composites en het ingenieurswerk uitgevoerd is door ICO BV. Beide bedrijven zijn gevestigd in Emmeloord (Noordoostpolder). Urk en de Noordoostpolder kunnen dus beiden bijdragen aan de groei van het reeds aanwezige composietencluster in de Noordoostpolder en profiteren van de additionele werkgelegenheidsimpuls die dit met zich meebrengt.

Gewenste opleidingsniveaus en richtingen

In de nieuwe haven zullen de bedrijven bepaalde activiteiten meer uitbreiden dan andere, waardoor de samenstelling van de werkgelegenheid zal veranderen. Ook zal toename van de omvang van de bedrijven invloed hebben op de samenstelling van de werkgelegenheid.

De geïnterviewde bedrijven hebben aangegeven dat:

- Het nieuwe personeel veelal technisch geschoold moet zijn;
- Er meer behoefte aan technisch personeel te verwachten is met minimaal een LBO opleiding, en op bepaalde posities een MBO opleiding;
- Er behoefte zal zijn aan personeel met minimaal een MBO opleiding in o.a. metaalbewerking, pijpfitter, mechatronisch werk. Ervaring wordt als pré ervaren, maar is niet noodzakelijk, omdat deze al werkende met ervaren technici opgedaan kan worden;
- Het aantal administratieve medewerkers (minimaal MBO) zal verhoudingsgewijs toenemen;
- Er behoefte zal zijn aan instroomleerlingen en ervaren elektromonteurs.

Eén bedrijf heeft bovendien aangegeven dat nieuw personeel uit werkloosheid mag komen; als ze maar bereid zijn om te werken.

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de nieuwe werkgelegenheid met name technische werkgelegenheid betreft. Het verwachte effect op de samenstelling van de werkgelegenheid is dat er relatief meer MBO en HBO geschoold personeel nodig zal zijn; in het bijzonder ontwerp (HBO) en technici voor onderhoud.

3.2.2 Indirecte arbeidsmarkteffecten

Schatting van de extra indirecte werkgelegenheid bij de 12 belangstellende bedrijven

Door uitbreiding van activiteiten van de bedrijven die zich vestigen in de nieuwe haven, zal ook werkgelegenheid ontstaan bij bedrijven die toeleveren aan de maritieme cluster. Dit wordt indirecte werkgelegenheid genoemd en deze wordt ingeschat aan de hand van werkgelegenheidsmultipliers. Bijvoorbeeld, een werkgelegenheidsmultiplier van 1,82 betekent dat één baan in sector X voor 0,82 banen in andere sectoren zorgt. Werkgelegenheidsmultipliers zijn geschat op basis van de Maritieme Monitor 2016 (Ecorys, 2016).

Omdat een deel van de belangstellende bedrijven toeleverancier is voor de andere bedrijven, zijn de indirecte arbeidsmarkteffecten gecorrigeerd voor dubbeltellingen op basis van informatie uit de interviews. Voor bedrijven die geen informatie hierover verstrekt hebben, is de correctiefactor geschat op een gemiddelde van -15%. Voor de toeleverende bedrijven is geen correctiefactor nodig.

Voorbeeld van gecorrigeerde indirecte werkgelegenheid

De directe werkgelegenheidstoename voor Bedrijf 2 is 4 FTE. De multiplier op basis van de SBI-code van Bedrijf 2 (5222 - dienstverlening voor vervoer over water), is 1,75. Dit betekent dat voor elke baan die Bedrijf 2 creëert, 0,75 banen gecreëerd worden in andere sectoren. Dit leidt tot een indirecte werkgelegenheid van 3 FTE. Echter is bekend dat 35% van de geleverde diensten geleverd door zes van de twaalf belangstellende bedrijven. Daarom wordt de indirecte werkgelegenheid gecorrigeerd met 35% en komt deze uit op 1,95 FTE ($65\% * 3 \text{ FTE}$).

Voor de belangstellende bedrijven wordt de totale indirecte werkgelegenheid geschat op circa 155 FTE. In andere woorden, de gemiddelde multiplier is 1,82 (voor elke baan gecreëerd door de betreffende bedrijven, worden gemiddeld 0,82 banen in andere sectoren gecreëerd).

De arbeidsmarkteffecten zullen zich veelal in de regio voordoen, want:

- Veel toeleveranciers zijn al gevestigd in Urk;
- Eén van de bedrijven geeft aan dat toeleveranciers zullen overwegen zich in de nabijheid van Urk te vestigen als de nieuwe haven gerealiseerd wordt;
- Een ander bedrijf geeft aan dat de verwachting is dat, met name bedrijven waarmee regelmatig samengewerkt wordt, de mogelijkheid zullen overwegen om minimaal een dependance aan de oostelijke kant van Nederland/bij het IJsselmeer te openen.

Vier bedrijven verwachten dat toeleveranciers niet zullen verplaatsen of geven aan dit niet in te kunnen schatten.

Schatting van de extra indirecte werkgelegenheid op de nog vrije ruimte

De indirecte werkgelegenheid op de nog vrije ruimte op de gezamenlijke kavel (circa 2% van de totale beschikbare BTO) kan geschat worden op basis van de aanname dat de deze ruimte bezet zal worden door hetzelfde type bedrijven als de twaalf belangstellende bedrijven. De indirecte werkgelegenheid op de nog vrije ruimte wordt geschat op circa 10 FTE.

3.2.3 Werkgelegenheid op de oude locatie van de bedrijven die verhuizen

De bedrijven die van plan zijn te verhuizen geven aan dat de oude locatie:

- Gedeeltelijk geschikt is voor kantoorruimte, droge industrie en kleinschalig toeristische ondernemingen (bijv. restaurant of viskraam);
- Gedeeltelijk geschikt voor natte industrie; bedrijven die geen plaats op de buitendijkse haven hebben, maar wel aan het water gevestigd moeten zijn.

De ruimte die vrijkomt wordt geschat op iets minder dan 17.000 m². De werkgelegenheid die op de vrijgekomen ruimte gecreëerd kan worden, wordt geschat op ruim 60 FTE. Dit is een schatting op basis van de extra werkgelegenheid per m² bij de bedrijven die voorheen op deze locaties waren gevestigd.

3.2.4 Conclusie

Naar verwachting creëert de MSNF in totaal circa 435 FTE werkgelegenheid bovenop de bestaande werkgelegenheid van ruim 415 FTE. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de hiervoor beschreven arbeidsmarkteffecten.

Tabel 3.1 Extra werkgelegenheid (nieuwe banen) door realisatie MSNF

	FTE
Directe werkgelegenheid	210
<i>12 belangstellende bedrijven in de MSNF</i>	<i>190</i>
<i>Nog vrije ruimte in de MSNF (2% van de totaal beschikbare ruimte)</i>	<i>20</i>
Indirecte werkgelegenheid	165
<i>12 belangstellende bedrijven in de MSNF</i>	<i>155</i>
<i>Nog vrije ruimte in de MSNF (2% van de totaal beschikbare ruimte)</i>	<i>10</i>
Nieuwe bedrijvigheid op oude locaties (direct + indirect)	60
Totaal	435

3.3 Middellange termijn arbeidsmarkteffecten

Als de MSNF wordt aangelegd kan dit tot spin-off effecten leiden, waarbij extra bedrijvigheid in de nieuwe haven zorgt voor extra 'droge' bedrijvigheid gerelateerd aan deze havenactiviteiten. Twee bedrijven hebben in de interviews al aangegeven dat toeleveranciers zullen overwegen zich in de nabijheid van Urk te vestigen (of minimaal een dependance te openen) als de nieuwe haven er komt.

Door ontwikkeling van de nieuwe haven wordt het dan ook mogelijk (en rendabel) om een binnendijs bedrijventerrein te ontwikkelen, waardoor een uniek vestigingsmilieu kan ontstaan met bovenlokale en mogelijk zelfs bovenregionale aantrekkingskracht.

3.4 Verwachte arbeidsmarkteffecten indien MSNF niet gerealiseerd wordt

Als de MSNF niet gerealiseerd wordt, verdwijnen naar alle waarschijnlijkheid enkele voor de maritieme cluster belangrijke bedrijven naar locaties buiten Urk en kunnen enkele andere bedrijven in deze cluster zich niet of beperkt uitbreiden, waardoor werkgelegenheid misgelopen wordt.

3.4.1 Directe arbeidsmarkteffecten

Vier bedrijven hebben aangegeven een locatie buiten Urk te gaan zoeken als de nieuwe haven niet gerealiseerd wordt. Hierbij wordt gedacht aan bijvoorbeeld de Eemshaven, Den Helder, Kampen, Harlingen en Rotterdam. In dit geval zouden geen of slechts enkele werknemers van deze bedrijven in Urk achterblijven voor administratieve/kantoor werkzaamheden. Dit betekent een verlies aan werkgelegenheid op Urk van circa 145 FTE.

Zeven bedrijven verwachten dat wanneer de MSNF niet doorgaat dat zij op de bestaande locatie blijven. Dit betekent dat zij daar hun activiteiten niet of slechts in beperkte mate kunnen uitbreiden. Grote projecten zullen in dit geval buiten Urk worden uitgevoerd. Dit betekent dat er op Urk geen extra werkgelegenheid wordt gecreëerd. Dit betreft misgelopen extra directe werkgelegenheid van circa 180 FTE.

Van één bedrijf is het niet bekend wat de plannen zijn als realisatie van de MSNF niet doorgaat. De verwachting is echter dat dit bedrijf in Urk zal blijven.

3.4.2 Indirecte arbeidsmarkteffecten

Indien de MSNF niet gerealiseerd wordt zal het geschatte effect op toeleveranciers zijn:

- Minder uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijven die blijven, dus toeleveranciers zullen minder werk krijgen, en dus ook minder werkgelegenheid creëren;
- Bedrijven die verhuizen buiten Urk zullen ook andere toeleveranciers gebruiken (lokale toeleveranciers). Ook hierdoor verdwijnt werkgelegenheid uit Urk.

Dit betreft misgelopen extra indirecte werkgelegenheid van circa 150 FTE.

Bedrijven die van plan zijn uit Urk te vertrekken als de nieuwe haven niet doorgaat verwachten dit binnen twee tot vijf jaar na definitief besluit te doen.

3.4.3 Conclusie

Het niet realiseren van de MSNF leidt tot een verlies aan bestaande werkgelegenheid van circa 145 FTE, omdat enkele bedrijven naar een locatie buiten Urk zullen verhuizen.

De totaal misgelopen werkgelegenheid door uitbreidingsbeperkingen als de MSNF niet gerealiseerd wordt, is geschat op circa 330 FTE.

Dit betekent dat het totale negatieve effect van het niet realiseren van de MSNF ten opzichte van het wel realiseren 475 FTE betreft.

4 Arbeidsaanbod

Het arbeidsaanbod is geanalyseerd op basis van regionale arbeidsinformatie van het UWV en gesprekken met enkele uitzendbureaus op Urk.

Dit hoofdstuk geeft antwoord op de volgende vragen:

1. Zijn er knelpunten in het aantrekken van personeel om de nieuwe banen in te vullen?
2. Wat is er aan (toekomstig) arbeidsaanbod beschikbaar op Urk:
 - a. bestaande arbeidskrachten
 - b. niet-werkenden werkzoekenden (werklozen)
3. Is er sprake van spanning op de arbeidsmarkt (openstaande vacatures vs. werkzoekenden)?

4.1 Knelpunten aantrekken nieuw personeel

De nieuwe banen kunnen alleen ingevuld worden als er voldoende geschikt personeel is.

Uit de interviews zijn de volgende huidige knelpunten gekomen:

- Drie bedrijven ervaren geen problemen in het vinden van geschikt personeel;
- Eén bedrijf heeft aangegeven dat arbeidstekorten afhankelijk zijn van de markt. Vanwege de marktomstandigheden in de olie-en gassector ondervindt dit bedrijf momenteel geen problemen;
- Eén bedrijf geeft aan dat hoger opgeleiden soms lastig te vinden zijn en 1 bedrijf geeft aan dat goed geschoolde monteurs lastig te vinden zijn.

Te verwachten knelpunten bij een toename van de werkgelegenheid volgens de geïnterviewde bedrijven:

- Twee bedrijven hebben aangegeven dat technisch opgeleid personeel mogelijk lastig te krijgen is;
- Eén bedrijf heeft aangegeven dat het lastiger kan worden om mensen te vinden die in de scheepsbouw willen werken en daar ook de juiste opleiding en ervaring voor hebben;
- Drie bedrijven hebben aangegeven dat zij geen knelpunten voorzien, waarbij één aangeeft dat dit komt doordat zij zelf voor de opleiding van personeel zorgen. Volgens één van de bedrijven is het soms wel lastig om Nederlandse bemanning te vinden. Buitenlandse bemanning is ruimer beschikbaar.

4.2 Beschikbaar arbeidsaanbod in de regio

De werkgelegenheid in de provincie Flevoland bestaat uit circa 170.000 banen waarvan circa 8.450 banen (5%) op Urk en 24.000 banen in de Noordoostpolder (14%).

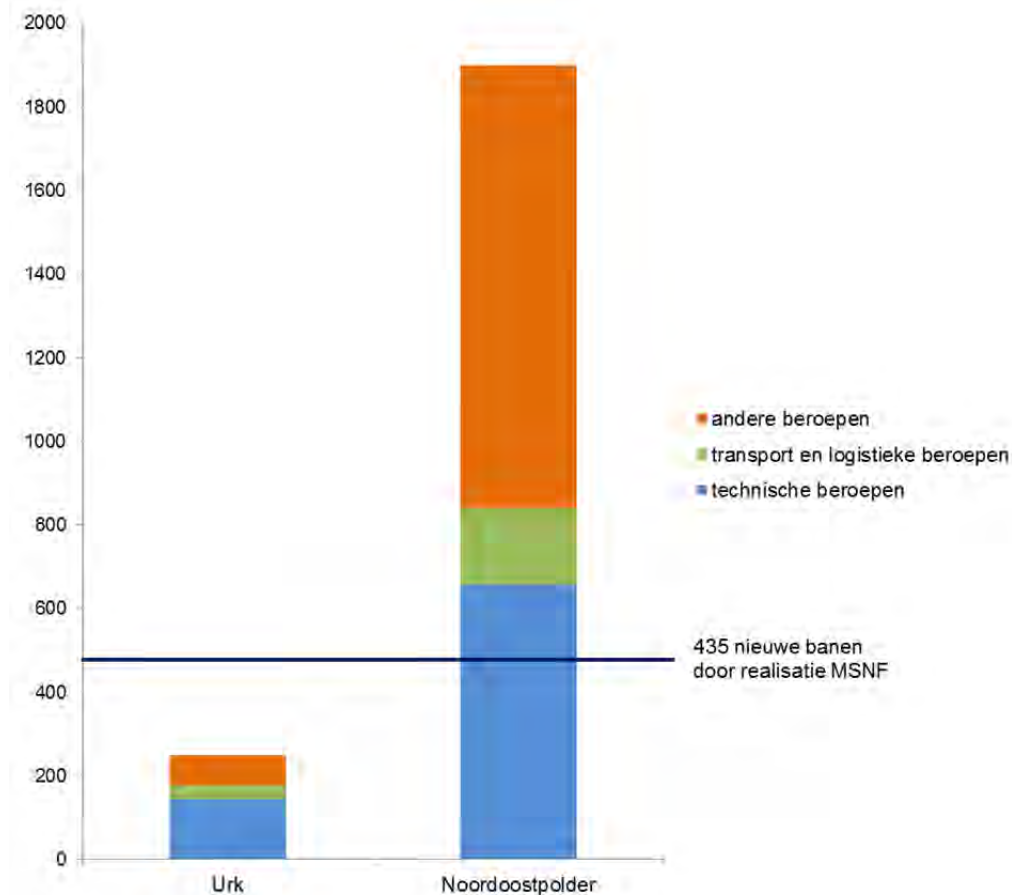
Er zijn circa 18.000 niet-werkenden werkzoekenden⁸ in de provincie Flevoland, waarvan bijna 5.000 in de technische sector en 1.900 in de sector transport en logistiek.

⁸ Op zoek naar een baan van minimaal 25 uur per week.

Van de 18.000 niet-werkenden werkzoekenden zijn circa 250 personen (1,3%) woonachtig op Urk en 1.900 (11%) in de Noordoostpolder. Ruim 800 van de op Urk en in de Noordoostpolder woonachtige werkzoekenden zijn op zoek naar een baan in de technische sector en bijna 220 naar een baan in de sector transport en logistiek.

Per saldo heeft Urk zelf te weinig technisch aanbod om aan de extra vraag van 435 FTE te voldoen, zie Figuur 4.1. Er kan daarom worden verwacht dat er ook werkgelegenheid buiten Urk, zal opleveren, bijvoorbeeld voor werkzoekenden uit de Noordoostpolder. Dit zal gaan om circa 200 banen, ervan uitgaande dat de profielen van de niet-werkenden werkzoekenden in Urk grotendeels overeenkomen met de extra vraag naar arbeid in de nieuwe haven. Als dat laatste niet of in mindere mate het geval is, zal de extra vraag zelfs meer werkgelegenheid bieden voor werkzoekenden uit de Noordoostpolder (en andere gemeenten in de omgeving).

Figuur 4.1 Niet-werkenden werkzoekenden versus extra banen door de nieuwe haven



Bron: UWV (2016) en eigen berekening

Beschikbare uitzendkrachten

In het kader van dit onderzoek is contact opgenomen met zes uitzendbureaus, waarvan drie algemene uitzendbureaus met (enkele) maritieme vacatures en drie uitzendbureaus gespecialiseerd in de maritieme cluster. Eén maritiem gespecialiseerd uitzendbureau was bereid aan het onderzoek mee te werken.

Dit gespecialiseerde uitzendbureau bemiddelt op alle opleidingsniveaus van LBO tot HBO, maar geeft aan dat er voornamelijk vraag is naar MBO opgeleiden. De selectie van het arbeidsaanbod komt uit heel Nederland, niet alleen uit Urk.

Dit uitzendbureau heeft circa 150 personen als uitzendkracht in de maritieme cluster werken⁹, en verwacht op korte termijn in een extra 30 posities te kunnen voorzien als de nieuwe haven er komt. Hieronder vallen ook posities bij maritieme toeleveranciers, zoals elektromonteurs voor maritiem werk. Er worden door dit uitzendbureau geen problemen voorzien aan de aanbodszijde: personeel kan vrijwel altijd gevonden worden: in de provincie, in andere delen van het land, of in het buitenland.

4.3 Toekomstig aanbod van arbeidskrachten

De Noordoostpolder heeft geen onderwijsinstellingen met opleidingen op HBO en WO niveau, wel zijn er opleidingen op MBO niveau waaronder meerdere (maritiem) technische opleidingen. Leerlingen die een MBO opleiding volgen, moeten verplicht stage lopen bij een erkend leerbedrijf. Afhankelijk van hun opleiding is deze plicht minimaal 20% (BOL of "School en Stage") of 60% (BBL, of "Werken en Leren"). Het merendeel van de technische opleidingen valt onder de 60%-stagenorm, of ze bieden een keuze tussen deze twee opleidingsvormen aan. Voor onderwijsinstellingen is het daarom van belang dat er voldoende aanbod is van stageplekken in de regio. Daarnaast biedt het de leerbedrijven de kans toekomstig personeel op te leiden en te vormen in haar gewenste specialisatie(s), ook bekend als het gezelschap-meester principe.

De vestiging van de ROC Friese Poort op Urk biedt meerdere maritiem-technische opleidingen aan, zie onderstaande tabel. Ook het ROC Friese Poort in Emmeloord biedt maritiem-technische opleiding aan waaronder een aantal specifieke opleidingen die onder andere relevant kunnen zijn voor de scheeps-/jachtbouw.

Tabel 4.1 (Maritiem-)technische opleidingen Noordoostpolder

(Maritiem) technische opleidingen Urk	
Logistiek medewerker (Logistiek medewerker) (niveau 2)	
Logistiek supervisor (niveau 4)	
Logistiek teamleider (Logistiek teamleider) (niveau 3)	
Maritiem officier alle schepen (niveau 4)	
Matroos binnenvaart (Binnenvaart) (niveau 2)	
Schipper binnenvaart (Binnenvaart) (niveau 3)	
Stuurman alle schepen (Koopvaardij officier alle schepen) (niveau 4)	
Stuurman kleine schepen (Koopvaardij officier kleine schepen) (niveau 3)	
Stuurman werktuigkundige zeevisvaart sw6 (niveau 2)	
Stuurman-scheepswerktuigkundige vissersschepen SW5 (Visserij officier) (3)	
Stuurman-werktuigkundige kleine schepen W4 (niveau 4)	
Schipper-machinist beperkt werkgebied (Schipper-machinist beperkt werkgebied) (niveau 2)	
(Maritiem-)technische opleidingen Emmeloord	
Eerste monteur woning (niveau 3)	
Monteur elektrotechnische installaties (niveau 2)	
Monteur mechatronica (niveau 2)	
Monteur werktuigkundige installaties (niveau 2)	
Plaatwerker (niveau 2)	
Timmerman (niveau 2)	
Allround timmerman (niveau 3)	
Middenkaderfunctionaris Bouw (niveau 4)	

⁹ Grotendeels op en in de omgeving van Urk.

(Maritiem-)technische opleidingen Emmeloord
Allround constructiewerker (niveau 3)
Allround plaatwerker (niveau 3)
Allround verspaner (niveau 3)
Constructiewerker (niveau 2)
(Eerste) monteur elektrotechnische industriële installaties en systemen (niveau 3)
(Eerste) monteur elektrotechnische installaties woning en utiliteit (niveau 3)
(Eerste) monteur elektrotechnische systemen (niveau 3)
(Eerste) monteur mechatronica (niveau 3)
(Eerste) monteur service en onderhoud elektrotechniek en instrumentatie
Technicus service en onderhoud elektrotechniek en instrumentatie (niveau 4)
Verspanen is een verzamelnaam van technieken als frezen, tappen, draaien, vijlen, boren, zagen, kotteren, brootsen (of trekfrezen), slijpen, honen, leppen, schaven en steken.

ROC Friese Poort is gestart met een MBO-module Composietverwerking om aan de groeiende vraag vanuit de composietencluster te voldoen en te zorgen dat er voldoende relevant geschoolde werkzoekenden zijn (zodat bedrijven zich aangetrokken voelen om zich in Noordelijk Flevoland te vestigen). Deze module wordt gegeven door het Instituut voor Composiet Ontwikkeling (ICO BV) in de Compoworld Incubator in Emmeloord.¹⁰

4.4 Conclusie

De realisatie van de nieuwe haven leidt tot een extra 435 FTE aan arbeidsvraag (direct en indirect). De extra werkgelegenheid betreft veelal technisch opgeleid personeel (MBO-HBO niveau). Urk heeft zelf onvoldoende technisch opgeleid aanbod om in deze extra vraag te voorzien. Dit aanbod is wel aanwezig in de Noordoostpolder (en andere omliggende gemeenten). De nieuwe haven zal dus ook op bovenlokaal niveau extra werkgelegenheid opleveren. Gegeven het aanbod en de kenmerken van de werkzaamheden in de Noordoostpolder worden geen knelpunten verwacht om aan de extra vraag naar arbeidskrachten te voldoen.

Daarnaast biedt de MSNF mogelijkheden voor leerlingen in de nabije omgeving om aan hun stageverplichting te voldoen.

¹⁰ ROC Friese Poort 13 februari 2015, *Primeur in de Noordoostpolder; studenten aan de slag met composiet!*; De Noordoostpolder, 30 november 2015, *Certificaat composiet verwerker voor studenten Friese Poort*.

5 Literatuur

- De Binnenvaartkrant (2016), *Urk kan bijna niet wachten op nieuwe servicehaven*, november 2016.
- Ecorys (2008), MIT Verkenning Julianasluis, Rotterdam, 2008.
- Ecorys (2015), *De Nederlandse Maritieme Cluster, Monitor 2016*, Rotterdam, oktober 2016.
- Ecorys (2016), *Quick scan marktmogelijkheden van de mogelijke aanleg van een buitendijkse maritieme servicehaven Urk*, Rotterdam, januari 2016.
- Omroep Flevoland (2016), *Branchevereniging composieten naar Marknesse*, 3 juli 2016.
- Provincie Flevoland Afdeling Ruimte & Economie (2016), *Werkgelegenheidsonderzoek 2016 Urk (Voorlopige uitslag)*, Lelystad, oktober 2016.
- Stec Groep (2016), *Ontwikkeling Maritieme Servicehaven Urk – Toets op de Ladder voor duurzame verstedelijking*, juni 2016.
- Stichting Masterplan Duurzame Visserij (2015), *Besparing door gebruik composiet*, 24 september 2015.
- Tauw & Ecorys (2016), *Locatiestudie ten behoeve van Scheepswerf Bedrijf Z (Vertrouwelijk)*, 20 juli 2016.
- UWV (2016), *Arbeidsmarkt tabellen (online)*. Geraadpleegd via <https://www.arbeidsmarktincijfers.nl>, november 2016.

Bijlage I Werkgelegenheidsmultipliers

SBI code	SBI omschrijving	Werkgelegenheids-multiplier
311	Zee- en kustvisserij	1,38
3011	Bouw van schepen en drijvend materieel (geen sport- en recreatievaartuigen)	2,69
3012	Bouw van sport- en recreatievaartuigen	2,69
3315	Reparatie en onderhoud van schepen	2,69
4120	Algemene burgerlijke en utiliteitsbouw	1,95
4329	Overige bouwinstallatie	1,62
4333	Schilderen en glas zetten	1,62
4334	Afwerking van vloeren en wanden	1,62
4612	Handelsbemiddeling in brandstoffen, ertsen, metalen en chemische producten	1,45
4614	Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen	1,45
5010	Zee- en kustvaart	2,25
5222	Dienstverlening voor vervoer over water	1,75
31011	Interieurbouw	1,62
46434	Groothandel in fotografische artikelen	1,45
46697	Groothandel in scheepsbenodigdheden en visserij-artikelen	1,60
46699	Groothandel in overige machines, apparaten en toebehoren voor industrie en handel .e.g.	1,60
47543	Winkels in overige elektrische huishoudelijke apparatuur	1,48
47781	Winkels in fotografische artikelen	1,48
72191	Speur- en ontwikkelingswerk op het gebied van landbouw en visserij (niet biotechnologisch)	1,57
78202	Uitleenbureaus	1,23

Bijlage II Interview vragenlijst

1. Is uw bedrijf nog steeds van plan om te verhuizen naar de nieuwe haven? Waarom wil het bedrijf verhuizen?
2. Indien ja, op welke termijn (binnen hoeveel jaar) wil het bedrijf dan verhuizen? Wat is de ruimtebehoefte (m² bruto terreinoppervlak, bruto vloeroppervlak)
3. Waar is deze beslissing eventueel van afhankelijk?
4. Hoeveel vaste arbeidskrachten (FTE) zijn er momenteel bij uw bedrijf werkzaam?
5. Hoeveel FTE hebben er een tijdelijk arbeidscontract?
6. Hoeveel arbeidskrachten (FTE) huurt u momenteel in via een uitzendbureau? Wat is de voornaamste reden dat u deze mensen inhuurt?
7. Hoe is de ontwikkeling van de werkgelegenheid bij uw bedrijf geweest de afgelopen 2 jaar?
8. Wat zijn de kenmerken van uw huidige personeelsbestand (opleiding (zo specifiek mogelijk!), leeftijd, man/vrouw, waar woonachtig? Urk, Lelystad, Noordoostpolder, elders?)
9. Ervaart u momenteel knelpunten in het aantrekken van personeel?
10. Hoe schat u de omvang van de werkgelegenheid bij bedrijven die aan u toeleveren? Ofwel, welke indirecte werkgelegenheid ontstaat er door uw bedrijf?
11. Wat zal het effect zijn op de omvang van de werkgelegenheid bij uw bedrijf (dus niet bij toeleveranciers) als uw bedrijf verhuist naar de nieuwe haven? Indien toename/afname: waarom deze verandering? Indien toename: aan welke opleidingseisen moet dit nieuwe personeel voldoen (opleiding (zo precies mogelijk!), jaren ervaring, afkomstig uit werkloosheid toegestaan)?
12. Verwacht u knelpunten bij het aantrekken van nieuw personeel? Indien ja: op welk vlak? (specifieke opleiding, ervaring?)
13. Wat zal het effect zijn op de samenstelling van de huidige werkgelegenheid bij uw bedrijf (dan bv bijscholing nodig omdat werkzaamheden gaan veranderen?)
14. Stel de nieuwe haven wordt aangelegd: verwacht u dat toeleveranciers waarmee u veel samenwerkt ook een vestiging overwegen in de nabijheid van Urk? Welke werkgelegenheid zou hiermee gemoeid zijn en aan welke opleidingseisen zou dit personeel moeten voldoen?
15. Heeft u enig idee wat er op uw oude locatie voor bedrijvigheid zal komen als u vertrekt? Nieuwe bedrijvigheid? Zo ja, welke?
16. Wat zal uw bedrijf doen als de nieuwe service haven niet wordt aangelegd? (blijft op de oude plek, vertrekt uit Urk (Waarom en waar naar toe?).
17. Indien vertrek: zijn er wanneer u vertrekt uit Urk nog arbeidsmarkteffecten te verwachten bij toeleverende bedrijven in de (regio van) Urk?
18. Indien vertrek, op welke termijn (binnen hoeveel jaar) wil het bedrijf dan verhuizen?



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