

# Ondernemingsplan Flevokust

## Ondernemingsplan

Gemeente Lelystad / Haven Amsterdam

mei 2013  
Definitief



# Ondernemingsplan Flevokust

## Ondernemingsplan

dossier : ER-AF20120014-DIS

registratienummer : BA9632-101-100

versie : definitief

classificatie : Klant strikt vertrouwelijk

Gemeente Lelystad / Haven Amsterdam

mei 2013

Definitief



## INHOUD

## BLAD

1	FLEVOKUST: REGIONAAL INITIATIEF MET RANDSTEDELIJKE KANSEN	3
1.1	Achtergrond en vraagstelling	3
1.2	Flevokust: (nat) bedrijventerrein met haven en op- en overslag faciliteiten	3
1.3	Waarom ontwikkeling Flevokust?	5
1.4	Uitgangspunten bij ontwikkeling en exploitatie Flevokust	7
2	VERKENNING BIEDT PERSPECTIEF VOOR FLEVOKUST	9
2.1	Flevokust past bij trends & ontwikkelingen logistiek cluster	9
2.2	Flevokust past bij het industrieel-logistieke profiel van Lelystad	10
2.3	Flevokust levert bijdrage aan de werkgelegenheid	10
2.4	Flevokust als duurzame ontwikkeling	10
3	ER IS MARKT: MARKTVERKENNING FLEVOKUST	12
3.1	Er is markt	12
3.2	Concurrentiepositie Flevokust gunstig voor aantrekken bedrijven	12
3.3	Uitgiftetempo en strategie	14
3.4	Business case resultaten	15
4	COLOFON	17

## BIJLAGEN

1	Overzichtstekening plangebied
2	Werkgelegenheidsontwikkeling Flevokust



## 1 FLEVOKUST: REGIONAAL INITIATIEF MET RANDSTEDELIJKE KANSEN

### 1.1 Achtergrond en vraagstelling

De gemeente Lelystad en Haven Amsterdam zijn voornemens om een bedrijventerrein inclusief een binnenvaarhaven genaamd Flevokust te ontwikkelen. Het totale terrein beslaat circa 115 ha bruto. Het gebied is multimodaal bereikbaar en ligt aan de A6, de CEMT-klasse Vb vaarwegroute IJsselmeer Lemmer (VAL) en nabij vaarwegroute IJsselmeer Meppel (VIJM) waarmee het terrein voor de binnenvaart uitstekend bereikbaar is. Ook is het terrein in potentie aan te sluiten op het spoornet (Hanzelijn) en is vervoer via de lucht mogelijk (via Lelystad Airport).

#### ***Flevokust betreft een gezamenlijke ontwikkeling van gemeente Lelystad en Haven Amsterdam***

Om de ontwikkeling van Flevokust mogelijk te maken willen de gemeente Lelystad en de Haven Amsterdam een juridisch vehikel oprichten en daarin als participant gaan deelnemen. Samen willen ze het binnen- en buitendijkse bedrijventerrein (met binnenvaarhaven) op een rendabele wijze ontwikkelen en exploiteren. De ontwikkeling van Flevokust draagt bij aan een sterke economische en beter bereikbare regio en zorgt voor een verminderende CO<sub>2</sub> uitstoot. De exploitatie van de haven van Flevokust maakt geen onderdeel uit van de ontwikkeling.

#### ***Ontwikkeling Flevokust financieel haalbaar?***

De vraag die nu speelt is of de ontwikkeling van Flevokust voldoende perspectief heeft en financieel haalbaar is binnen voor de gemeente Lelystad en Haven Amsterdam acceptabele financiële kaders. Dit Ondernemingsplan zal antwoord geven op deze vraag. Indien dit het geval is kunnen het MER en het bestemmingsplan worden gewijzigd en kan het inrichtingsplan verder worden uitgewerkt.

### 1.2 Flevokust: (nat) bedrijventerrein met haven en op- en overslag faciliteiten

#### ***Flevokust kent een uitstekende, multimodale bereikbaarheid***

Het plangebied Flevokust ligt in de gemeente Lelystad, ten noorden van de stad Lelystad. Het gebied ligt ingeklemd tussen de N302 (Houtribweg) richting Enkhuisen in het zuiden, het IJsselmeer en de IJsselmeerdijk in het noorden en westen en de Rijksweg A6 in het oosten. Flevokust is gezien haar ligging uitstekend bereikbaar per weg. In bijlage 1 is een overzichtkaart van Flevokust opgenomen. Overigens is in het structuurplan Lelystad, het provinciaal Omgevingsplan en de Visie Noordvleugel 2040 het doortrekken van de N23 naar Alkmaar voorzien. Wel zal dit de verbinding tussen oost- en west Nederland verbeteren waardoor samen met de A6 Lelystad een goede aansluiting krijgt naar het noorden, oosten, westen en zuiden van Nederland. De uitvoering hiervan is voor als nog voorzien tussen 2020 en 2030.



Naast de uitstekende ligging aan de A6, ligt het plangebied rechtstreeks aan een CEMT-klasse Vb hoofdvaarweg door het IJsselmeer, de vaarwegverbinding Amsterdam-Lelystad-Lemmer-Delfzijl. Daarmee is het terrein voor de binnenvaart uitstekend bereikbaar, zonder dat kleine sluisen gebruikt hoeven te

worden (met uitzondering van de Houtribsluis). Grote schepen < 3.200 ton kunnen hier in de toekomst aanmeren.



Naast de ligging aan de A6 en aan het hoofdvaarwegennet, is het plangebied in potentie ook bereikbaar per spoor. Bij de aanleg van de Hanzelijn, welke Lelystad met Zwolle verbindt, wordt ook rekening gehouden met een goederenspooraftakking, het plangebied Flevokust in. Het mogelijke tracé voor deze aftakking krijgt een dubbelbestemming in het nog op te stellen bestemmingsplan. Met de komst van de Hanzelijn heeft Lelystad een goede spoorverbinding naar het noorden en oosten. In december 2012 zal deze lijn operationeel zijn.

***Flevokust is geschikt voor een zo groot mogelijke groep havengebonden en havengerelateerde bedrijvigheid***

Het terrein van Flevokust zal voor een groot deel bestaan uit industrieterrein geschikt voor bedrijven met milieucategorie 3 tot en met milieucategorie 5. Dit deel is geschikt en bedoeld voor havengebonden en havengerelateerde activiteiten uit de zwaardere milieucategorieën met een behoefte aan een grote kavel. Daarnaast zal een kleiner deel bestemd worden voor transport en distributie (T&D), milieucategorie 3. Dit gedeelte is bedoeld voor bedrijven met veel goederen/containers die niet tot de industrie behoren, maar die wel in belangrijke mate gebruik gaan maken van de havenvoorziening. Het gaat dan bijvoorbeeld om intermodale logistieke dienstverleners.

De natte kavels van Flevokust, die beschikken over een eigen kade en/of de mogelijkheid hebben voor het aanleggen van een eigen kade zijn expliciet bedoeld voor de havengebonden activiteiten. Het gaat hierbij om bedrijven die activiteiten uitvoeren waarvoor een kade en diep vaarwater nodig zijn voor de afhandeling van fysieke goederenstromen, bijvoorbeeld productiebedrijven (veelal in de zwaardere milieucategorie) of bedrijven in de logistieke sector op het gebied van:

- Recycling & verwerking;
- Energieproductie (bio-energie centrale, biomassa, 2<sup>de</sup> generatie biobrandstoffen, productie windmolens);
- Bouwmaterialen in bulk;
- Op- en overslag van bulk- en stukgoederen;
- Containers;
- Bouwmaterialenproductie (bijvoorbeeld beton- en asfaltcentrales, betonproducenten);
- Agribulk.

Daarnaast is Flevokust gericht op het aantrekken van havengerelateerde bedrijvigheid. Het gaat dan om o.a. bedrijvigheid welke betrekking heeft op de afhandeling van goederenstromen die via de haven worden aangevoerd, afgevoerd of doorgevoerd, bijvoorbeeld verladers of transporteurs. Ook gaat het bijvoorbeeld om industriële activiteiten waarvan een belangrijk deel (in volume) van de goederen aan- of afgevoerd worden via de haven.



### 1.3 Waarom ontwikkeling Flevokust?

De ontwikkeling en exploitatie van het terrein is voor zowel de gemeente Lelystad als de Haven Amsterdam vanuit verschillende overwegingen en ambities van groot belang én interessant. De ontwikkeling van Flevokust is dan ook een gezamenlijke keuze van beide partijen.

#### **Ontwikkelingsdoelstellingen Flevokust**

1. Economisch verantwoorde en rendabele ontwikkeling van het plangebied.
2. Creëren duurzame logistieke oplossingen door het koppelen van logistieke knooppunten aan het achterland.
3. Besparing van grondstofgebruik, nuttige toepassing van bouwstoffen bij realisatie en exploitatie.
4. Bijdragen aan de economische activiteit en ontwikkeling van Lelystad en Flevoland.

#### **Versterking vestigingsklimaat van Lelystad en Metropoolregio Amsterdam**

De Lelystadse economie ontwikkelt zich verder tot een op goederengerichte economie en specialiseert zich richting een industrieel-logistiek profiel. Tevens is er in zijn algemeenheid een verdere groei van goederenvervoer over water en containervervoer zichtbaar. Met Flevokust voegt Lelystad een belangrijke multimodaal bedrijventerrein met binnenvaarthaven toe aan haar spectrum van locatietypen, dat aansluit bij deze ontwikkelingen. Flevokust vormt dan ook een belangrijke en noodzakelijke aanvulling voor het vestigingsklimaat van Lelystad voor zowel nieuwe maar ook de zittende bedrijvigheid.

De ontwikkeling van Flevokust is ook zeer gewenst in Metropoolregio Amsterdam (MRA) breed verband. In deze regio wordt tot 2040 een tekort van 130 ha aan vestigingsruimte voorzien voor de zwaardere industrie in de hogere milieuhindercategorieën. In regiobreed verband zijn hier afspraken over gemaakt (zie Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040), waarin Lelystad (maar ook Almere) een rol krijgt om een deel van dit tekort op te vullen. De ontwikkeling van Flevokust is vanuit dit perspectief gewenst, en draagt bij aan het behouden en/of versterken van het vestigingsklimaat van de Metropoolregio voor met name de zware bedrijvigheid.

#### **Invulling geven aan de duurzaamheidsambities op lokaal, provinciaal en nationaal niveau**

De realisatie van Flevokust past binnen de duurzaamheidsambities op lokaal, provinciaal en nationaal niveau om vervoer over water te stimuleren en om de groei van het goederenvervoer zoveel mogelijk via de binnenvaart en spoor op te vangen. Het accommoderen van watergerelateerde bedrijven op bedrijventerreinen met binnenvaars krijgt daarbij op nationaal niveau prioriteit. Ook draagt het stimuleren van vervoer over water bij aan 'duurzame bereikbaarheid', aan het verminderen van de congestie in de Randstad op het hoofdwegennet. Overigens kan als gevolg van deze 'modal shift' vervolgens een reductie van CO<sub>2</sub>- emissie optreden: vervoer van goederen via water is namelijk doorgaans aanmerkelijk duurzamer dan vervoer via de weg<sup>1</sup>.

#### **Bijdrage aan de werkgelegenheid in Lelystad**

Lelystad heeft een hoger dan gemiddeld werkloosheidscijfer (9%) ten opzicht van het Nederlandse gemiddelde (6%). Om hier iets aan te doen is in 2003 gekozen voor een industrieel-logistiek profiel, welke als meest kansrijk wordt gezien om extra werkgelegenheid te genereren. Dit profiel is in 2011 herbevestigd door B&W. De keuze van dit profiel sluit overigens goed aan op de geografische ligging, de goede bereikbaarheid, de ruimtelijke mogelijkheden en de toekomstige ruimtelijk economische ontwikkelingen van Lelystad. De ontwikkeling van het terrein Flevokust past bij het versterken van dit profiel en kan

<sup>1</sup> De CO<sub>2</sub>- emissie bij vervoer over water is per ton per kilometer meer dan 40% lager dan vervoer over de weg.

daarmee nieuwe industriële en distributieve activiteiten en daarmee werkgelegenheid naar Lelystad toe trekken. In een later stadium wordt hiervan tevens een stijging van de werkgelegenheid in de zakelijke dienstverlening verwacht.

#### ***Verdere integratie Metropoolregio Amsterdam***

Steeds vaker wordt er gezocht naar samenwerking en onderlinge afstemming tussen zeehavens en binnenhavens voor het goederenvervoer naar het achterland. Mede vanwege de toenemende druk op de bereikbaarheid in de Randstad wordt onderlinge samenwerking tussen zeehavens met knooppunten/overslagpunten in het achterland steeds belangrijker om competitief en effectief te blijven op het gebied van transport naar het achterland en om als vestigingslocatie een aantrekkelijk vestigingsklimaat te blijven bieden. Flevokust kan in dit netwerk als binnenvaart ook een belangrijke rol gaan vervullen voor het vervoer richting o.a. oost- en noordoost Nederland en verder naar het Duitse en Oost-Europese achterland, mede vanwege de multimodale ontsluiting (weg, water en mogelijk spoor) en de gunstige ligging van Flevokust aan de hoofdvaarroute VAL (Vaarweg IJsselmeer Lemmer) en nabij vaarwegroute VIJM (Vaarweg IJsselmeer Meppel). Haven Amsterdam ziet het project Flevokust dan ook als uitvoering van de (logistieke) strategie op het gebied van duurzaamheid en samenwerking in de vervoersketen in het achterland, om o.a. haar marktpositie verder te verbeteren.

#### ***Bijdrage aan de ontwikkeling van Lelystad tot logistiek knooppunt tussen de randstad en Noord-Nederland***

Lelystad wil zich graag als 'poort naar de Randstad' profileren en ontwikkelen tot vervoersknooppunt. De ligging op een kruispunt van routes biedt Lelystad de potentie om als scharnierpunt van ontwikkelingen naar en vanuit oost- en noordoost- Nederland en verder naar Duitsland te functioneren, zowel over de weg, het water, het spoor, als de lucht. Lelystad weet momenteel nog niet optimaal van deze functie te profiteren omdat er op dit moment nog geen sprake is van een volwaardige aansluiting op het binnenvaart- en goederenspoorwegennet en er een beperkte hoeveelheid bedrijvigheid aanwezig is met (inter)nationale uitstraling. Met de goede vaarverbinding en de ontwikkeling van Flevokust kan Lelystad het goederenvervoer en alles wat daarmee samenhangt verder uitbouwen. Ook loopt de toekomstige Hanzelijn direct langs Flevokust waardoor een aansluiting op spoor een extra dimensie kan geven aan het ontwikkelen van Lelystad tot logistiek goederenknooppunt. Wat betreft omvang, ligging en ontsluiting biedt het Flevokust terrein de potentie om een belangrijke inland terminal te vormen, samen met Meppel, in een noordelijke logistieke as. Dit kan vervolgens bijdragen aan de ontwikkeling van Lelystad tot logistiek knooppunt.

#### ***Landelijke capaciteitsanalyse***

In de Landelijke Capaciteitsanalyse Binnenhavens<sup>2</sup> wordt als een van de kansrijke ontwikkelingen binnen het nationale netwerk van binnenhavens Lelystad als onderdeel van Flevoland genoemd als een kansrijke locatie voor een (multifunctionele) binnenvaart. Hiermee kan Flevoland faciliteren in het vervoer van goederen over water. Flevoland blijft een kansrijke locatie voor een (multifunctionele) binnenvaart. Gezien de groeipotenties van Almere en ligging van Lelystad en Almere aan een hoofdvaarweg. Er wordt eveneens in de capaciteitsanalyse genoemd dat de betrokkenheid van marktpartijen essentieel is.

---

<sup>2</sup> Nationaal beeld van het netwerk van binnenhavens op basis van actuele prognoses, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rotterdam maart 2010

## 1.4 Uitgangspunten bij ontwikkeling en exploitatie Flevokust

### *Uitgangspunten*

Aan de ontwikkeling en exploitatie van Flevokust liggen een aantal belangrijke uitgangspunten ten grondslag, die ook de basis vormen voor de grond/gebiedsexploitatie.

- Omvang. De omvang van het uitgeefbare terrein is vastgesteld op 115 ha bruto en 100 ha netto. Hierbij is er concrete interesse van een aantal bedrijven voor vestiging op het terrein, waaronder exploitanten van containerterminals en een recyclingbedrijf dat een groot deel van het terrein wil afnemen. Gemeente Lelystad en Haven Amsterdam nemen samen deel in het juridische vehikel en ontwikkelen en exploiteren gezamenlijk het gehele terrein. Grondprijzen. De natte kavels zullen exclusief kademuur worden aangeboden aan de kopers. De investeringen in de kadevoorziening is daarmee aan de bedrijven zelf.
- Beheer en onderhoud. De kosten van beheer en onderhoud van het terrein en de binnenhaven komen voor rekening van de publieke partijen. Of deze kosten voor gemeente Lelystad of Haven Amsterdam zijn, maakt onderdeel uit van de samenwerkingsovereenkomst. De kosten van bijvoorbeeld baggeren komen voor rekening van het vehikel, onderhoud kademuur voor ondernemers, openbare infrastructuur voor rekening van gemeente Lelystad.
- Vereniging van Eigenaren. Er wordt een Vereniging van Eigenaren opgericht om in een latere fase parkmanagement van de gevestigde bedrijven te faciliteren. Een parkmanagement bijdrage is aan de orde op het moment dat bedrijven behoefte hebben aan parkmanagement diensten. Gezien de gezamenlijke doelstellingen zal een Vereniging van Eigenaren de meest geschikte vorm zijn, waarbij het lidmaatschap niet vrijblijvend kan worden opgezegd.
- Uitgiftetempo. Het beoogde uitgiftetempo is voor het havengebonden bedrijventerrein maximaal 2,5 hectare per jaar. Dit uitgiftetempo is realistisch te noemen. Voor het binnendijkse terrein is een snelle uitgifte mogelijk mits de uitgifte aan de grote afnemer plaats vindt. Voor de containerterminal wordt via een tender een exploitant gezocht.
- De kade is niet openbaar toegankelijk. De kade wordt met de natte kavels uitgegeven. Op- en overslag vindt plaats via de aan de kade gevestigde bedrijven. In de contracten met deze bedrijven wordt vastgelegd dat op- en overslag voor derden mogelijk is.
- Natuurcompensatie. Er wordt boscompensatie toegepast.

### *Randvoorwaarden*

- Rendementseis: De gemeente Lelystad en Haven Amsterdam ambiëren beide om Flevokust op een bedrijfseconomische verantwoorde wijze te ontwikkelen en exploiteren. Daarbij wordt door gemeente Lelystad en Haven Amsterdam een gezamenlijke rendementseis gesteld over het geïnvesteerde vermogen exclusief grondinbreng van 5%.
- Toelatingsbeleid: Verder is het toelatingsbeleid voor vestiging van bedrijven van toepassing. In het "Vestigingsbeleid Flevokust" wordt beschreven welke bedrijven zich al dan niet kunnen vestigen op Flevokust. De ambitie is dat alleen kadegebonden, havengebonden dan wel havengerelateerde bedrijven zich op Flevokust vestigen. Er geldt een ondergrens van 1,0 ha met betrekking tot de kavelomvang per bedrijf. Daarnaast is het de ambitie dat bedrijven die zich willen vestigen op Flevokust werkgelegenheid moeten meebrengen van gemiddeld 11 voltijds arbeidsplaatsen per hectare gebied (inclusief afgeleide werkgelegenheid elders in de regio).
- Gebruik van kade door binnendijkse bedrijven: de bedrijven op de binnendijkse terreinen, de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> linie bedrijven krijgen de mogelijkheid om de kade te gebruiken. Van de toekomstige

exploitanten/gebruikers van de binnendijkse terreinen wordt een exploitatiebijdrage gevraagd voor het gebruik van de insteekhaven.

- Minimum overslag: een havengebonden bedrijf dat zich aan de kade wil vestigen moet een – nader te bepalen – minimum hoeveelheid overslag realiseren (uitgedrukt in tonnen per jaar). De havenfunctie van de terreinen blijft hiermee in stand.

## 2 VERKENNING BIEDT PERSPECTIEF VOOR FLEVOKUST

### 2.1 Flevokust past bij trends & ontwikkelingen logistiek cluster

#### ***Duurzaam vervoer over water wordt gestimuleerd***

De ontwikkeling van Flevokust past binnen het Europese en nationale beleid waarin het bevorderen van het (duurzame) vervoer over water o.a. via de binnenvaart centraal staat. Daarnaast vormt ook de verwachte groei van het bulkvervoer over het water en de sterke groei van het containervervoer, het belang van een goede en multimodale bereikbaarheid van de economische kerngebieden in Nederland en het streven naar een duurzame wijze van vervoer voor het Rijk aanleiding om goederenvervoer over water te stimuleren en het netwerk van binnenhavens te versterken en beter te benutten. In dat kader wordt bijvoorbeeld ook voor het vervoer van en naar de Tweede Maasvlakte een modal split eis opgelegd, waarbij slechts een deel van het vervoer via de weg plaats mag vinden en de rest per binnenvaart en het spoor afgewikkeld dient te worden. Ook vormt het bereikbaar houden van de Randstad een belangrijk argument om vervoer over water te stimuleren. Via het programma 'Pieken in Bereikbaarheid' zijn er al verschillende oplossingen verkend om vervoer over water en samenwerking tussen Haven Amsterdam en bedrijventerreinen aan het water te verbeteren. Flevokust kan hierbij ook een belangrijke rol spelen.

#### ***Toenemende vraag naar flexibiliteit in modaliteiten en naar vestigingslocaties met hoge milieucategorieën***

De vraag naar natte kavels op Flevokust zal mede afhankelijk zijn van nationale en internationale trends en ontwikkelingen in het haven-logistieke cluster. Een aantal belangrijke trends in de markt zijn o.a. de toenemende vraag bij bedrijven om flexibiliteit in beschikbare vervoersmodaliteiten (weg, water, spoor, lucht en transportleiding), de groei van het bulk vervoer over water en de sterke groei van containervervoer. Ook vraagt de ontwikkeling naar een bio-based economy om vestigingslocaties met hoge milieucategorieën en is er sprake van toenemende schaalvergroting in het goederenvervoer over het water, waardoor de inzet van grotere schepen (>2.000 ton) eerder regel dan uitzondering worden. Flevokust heeft gezien deze belangrijkste trends en ontwikkelingen met haar multimodale bereikbaarheid, ligging aan het hoofdvaarwegennet en daarmee toegang voor grote schepen in de klasse CEMT-Vb, en de mogelijkheid voor vestiging van bedrijven uit een hoge milieucategorie een goede uitgangspositie. De binnenhaven met op- en overslagmogelijkheden is daarbij niet alleen interessant voor nieuw te vestigen bedrijven, maar ook voor het zittende bedrijfsleven.

#### ***Flevokust kan belangrijke rol spelen in het netwerk van zeehavens, binnenhavens en achterlandverbindingen***

De samenwerking tussen containerterminals binnen het netwerk van zeehavens en achterlandregio's wordt steeds belangrijker om logistieke stromen te bundelen, service te leveren en een betrouwbare schakel te zijn voor de verladers en logistieke dienstverleners. Samenwerking in de vervoersketen in het achterland is essentieel, waarbij overslaglocaties een belangrijke rol gaan spelen in de gehele keten. Haven Amsterdam werkt momenteel bijvoorbeeld aan de opening van een logistieke as richting Noord-Nederland en Noord-Duitsland, waarbinnen het terrein Flevokust een belangrijke rol zou kunnen vervullen op het gebied van op- en overslag richting deze gebieden als inland terminal. Wanneer de Hanzelijn een goederentransport functie kan krijgen zou dit deze functie verder versterken. Flevokust kan dan in potentie complementair gaan functioneren aan het containervervoer van en naar de havens naar Amsterdam en Rotterdam.

## 2.2 Flevokust past bij het industrieel-logistieke profiel van Lelystad

Lelystad krijgt een steeds meer op goederen gerichte economie, waarbij het aandeel zakelijke en publieke dienstverlening in relatieve zin zal gaan afnemen. Groeiende sectoren zijn industrie (productie, nijverheid, ambacht), handel (opslag, distributie) en vervoer en communicatie (transport- en logistiek e.d.). In 2003 is destijds gekozen voor een industrieel-logistiek profiel voor Lelystad. In 2011 heeft professor Pieter Tordoir desgevraagd een analyse gemaakt van de ruimtelijk-economische positie van Lelystad: "Economisch Perspectief Lelystad" (2011) en de hieruit voortvloeiende kansen. Een belangrijke conclusie is dat Lelystad onderdeel is geworden van de *Amsterdam Metropolitan Area*. Tevens is de specialisatie naar een industrieel-logistiek profiel op basis van dit rapport herbevestigd. Dit betekent dat de focus voor gemeentelijke acquisitie-inspanningen zich de komende periode dan ook vooral zal richten op de industrieel-logistieke sector. Het type bedrijventerrein Flevokust past uitstekend bij dit profiel en de ontwikkeling is ook noodzakelijk om dit profiel verder vorm te geven vanwege een gebrek aan een dergelijk type bedrijventerrein én binnenhaven in de gemeente. Daarnaast zal ook juist vanuit dit type bedrijvigheid een groeiende vraag naar goederenvervoer over water ontstaan. De ontwikkeling van Flevokust kan het gewenste profiel van de lokale en regionale economie en daarmee het vestigingsklimaat van Lelystad, de provincie Flevoland en de Metropoolregio Amsterdam verder versterken.

## 2.3 Flevokust levert bijdrage aan de werkgelegenheid

De werkgelegenheid neemt door de aanleg en het in gebruik nemen van het bedrijventerrein toe. Ook als wordt uitgegaan van functies met een gering aantal arbeidsplaatsen per hectare zal door de grootte van het terrein de directe werkgelegenheid groeien met tenminste 600 arbeidsplaatsen tot maximaal 1.200 arbeidsplaatsen. In bijlage 1 wordt dat nader onderbouwd.

## 2.4 Flevokust als duurzame ontwikkeling

### *Duurzaam Flevokust*

De ontwikkeling van Flevokust is een duurzame gebiedsontwikkeling, die wordt opgepakt vanuit de principes van People, Planet, Profit en functionele waarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. In de overgang van een maatschappij van fossiele brandstoffen naar duurzame energie, het sluiten van kringlopen, waarbij afval niet meer bestaat en de toepassing van Clean Tech door bedrijven, kan Flevokust een belangrijke bijdrage leveren.

### *Flevokust kan bijdragen aan vermindering vervoerkilometers over de weg en CO<sub>2</sub> reductie*

De ontwikkeling van Flevokust kan bij dragen aan de gewenste verschuiving van transport over de weg naar vervoer over water. Hiermee wordt verdere congestie rondom Amsterdam (en Rotterdam) tegengegaan en daarmee draagt het bij aan de bereikbaarheid van de zeehavens. Tevens draagt de ontwikkeling van Flevokust bij aan CO<sub>2</sub> reductie door middel van het terugbrengen van het aantal vrachtwagens over de weg (reductie voertuigverliesuren) naar transport over water (modal shift). Het vervoer van goederen via water is doorgaans aanmerkelijk duurzamer dan vervoer via de weg: de CO<sub>2</sub>-emissie bij vervoer over water is per ton per kilometer meer dan 40% lager dan vervoer over de weg. Bovendien is er een trend gaande dat dit verschil groter wordt.

Dit sluit ook aan bij het subsidieprogramma 'Beter benutten' van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, waarin Flevokust als project wordt aangedragen om bij te dragen aan het bereikbaar houden van het hoofdwegennet in Nederland.

### ***Sluiten van kringlopen***

In hoe de maatschappij afval beoordeelt heeft een belangrijke paradigmawisseling plaats gevonden. Met de wereldwijd toegenomen economische groei (met name BRIC-landen), worden grondstoffen in hoog tempo schaars. Dit leidt er onder meer toe dat landen om zich ook in de toekomst van grondstoffen te verzekeren, in Afrika en Australië grondstofvoorraden opkopen. Tegelijkertijd is de ontwikkeling een aanjager voor technologische innovaties, waardoor afvalstromen in toenemende mate niet alleen te recyclen, maar ook te upcyclen zijn. Voor veel partijen is afval 'het nieuwe goud'. Nederland loopt voorop als het gaat om dit type innovaties. Afvalverwerkers en daaraan gelieerde bedrijven zijn al in staat om veel afvalproducten te 'upcyclen'. Flevokust is in Nederland een unieke locatie voor deze doelgroepen, vanwege de multimodale ontsluiting en de fysieke en milieuruimte. Flevokust kan letterlijk de ruimte bieden aan bedrijven die bewezen, maar ook nieuwe technologieën ontwikkelen en testen. Relaties van bedrijven met Universiteiten, zoals TU Delft, Landbouw Universiteit Wageningen, maar ook bijvoorbeeld TNO, zullen waarnodig worden gefaciliteerd.

### ***Principes BREEAM-gebied zijn het uitgangspunt***

Handvatten voor de ontwikkeling van Flevokust als een duurzaam gebied, zijn de principes van BREEAM-gebied. Dit is een internationaal erkend keurmerk, waarmee duurzaamheid meetbaar wordt gemaakt. De principes vormen de leidraad voor 'Duurzaam Flevokust', niet alleen in de ontwikkelfase, maar ook in de fases van beheer en exploitatie. Concreet betekent dit, dat passend bij de kenmerken en doelgroepen van het gebied, de planning en de beschikbare financiële middelen, behalve naar het sluiten van kringlopen bij grondstoffen, ook expliciet gekeken wordt naar:

- Synergie;
- Welzijn en welvaart;
- Bronnen;
- Ruimtelijke ontwikkeling;
- Gebiedsklimaat.

Deze principes worden in een richtinggevend en pragmatisch duurzaamheidsmanifest uitgewerkt en in een latere fase aan dit ondernemingsplan toegevoegd. Het geeft de houding weer waar vanuit het gebied wordt ontwikkeld, met het oog op het creëren van toekomstwaarde.

### ***Nadere beeldkwaliteitseisen op Flevokust op zichtlocaties***

Op Flevokust wordt ingezet op een zekere mate van beeldkwaliteit op de representatieve locaties, die vanaf de Houtribdijk en de A6 zichtbaar zullen zijn. Hiervoor zullen nadere eisen worden bepaald in het beeldregieplan.

### 3 ER IS MARKT: MARKTVERKENNING FLEVOKUST

#### 3.1 Er is markt

##### **Marktanalyse**

In een korte marktanalyse uitgevoerd door de commercieel managers van de Gemeente Lelystad en Haven Amsterdam zijn alle productiebedrijven in Flevoland benaderd met meer dan 30 werknemers om inzicht te krijgen in de logistiek van deze bedrijven. Uitgangspunt bij het benaderen van alle bedrijven in Flevoland was dat partijen die gebruik maken van een havenfaciliteit een afstand voor voor-/natransport per as van maximaal 40 kilometer hanteren. Indien de afstand van voor-/natransport langer dan 40 km is, is het efficiënter het gehele traject per vrachtwagen af te leggen. In totaal zijn circa 85 bedrijven benaderd. Met het onderzoek is inzicht gekregen in de logistieke stromen en volumes van deze productiebedrijven in Flevoland en omgeving.

##### **Potentieel geïnteresseerde bedrijven**

De korte marktanalyse geeft aan dat de overslagfaciliteit door de markt redelijk positief wordt ontvangen. Circa eenderde van de 85 benaderde bedrijven (27) is geïnteresseerd om goederen te vervoeren via Flevokust. Inmiddels hebben negen bedrijven een intentieverklaring ondertekend. Naast deze bedrijven die via de haven goederen willen vervoeren, zijn er tien bedrijven die serieus geïnteresseerd zijn in vestiging op het bedrijventerrein (zie bijlage 2). Het gaat dan in totaal om circa 100 ha aan 'zachte toezeggingen' voor de droge kavels. Het betreffen hier havengebonden en – gerelateerde bedrijven uit de gemeente/regio als ook vanuit de Metropoolregio Amsterdam. Juist in deze regio is ook een tekort aan ruimte voor bedrijven in de hogere milieucategorieën en is er beperkt aanbod van natte kavels. Ook voor de exploitatie van de containerterminal is er vanuit meerdere terminals interesse getoond. Op basis van het bovenstaande kan geconstateerd worden dat er (potentiële) vraag is naar een vestiging op Flevokust.

#### 3.2 Concurrentiepositie Flevokust gunstig voor aantrekken bedrijven

##### **Schaarste aan natte kavels en kavels voor zware bedrijvigheid in de regio**

Zowel in de gemeente, maar ook op provinciaal niveau is het aanbod van natte kavels en kavels voor de zwaardere milieucategorieën beperkt. Slechts een aantal terreinen speelt - gedeeltelijk - in op dezelfde doelgroep en vormen in zekere mate een concurrent als het gaat om de 'droge' kavels (zijnde de kavels die niet beschikken over een eigen kade en/of de mogelijkheid hebben voor het aanleggen van een eigen kade) op Flevokust. Zo biedt bijvoorbeeld het terrein 'de Vaart IV' in Almere op termijn ook ruimte aan zware bedrijvigheid en in de kern Lelystad biedt het bedrijventerrein Oostervaart-Oost momenteel ook ruimte aan bedrijven uit de zwaardere milieucategorie (categorie 5). Tevens beschikken deze terreinen over grote kavels, maar niet over een binnenvaarthaven. Onder een waterontsluiting verstaan we de bereikbaarheid voor binnenvaartschepen en een laad- en loskade. Een aantal terreinen liggen weliswaar aan doorgaand water, maar voldoen niet aan de genoemde criteria. De binnenvaarthaven op Flevokust vormt daarmee een belangrijk concurrentievoordeel t.o.v. deze andere terreinen voor het accommoderen van (havengerelateerde) bedrijven uit de hoge milieuhindercategorie. Tabel 1 geeft een overzicht van het direct beschikbare (harde planvoorraad) en het toekomstige aanbod (zachte planvoorraad) in de gemeente Lelystad en Almere.



Tabel 1, Terreinen in Flevoland met (op termijn) uitgifbare hectares in milieucategorie 5

Gemeente	Plaats	Bedrijventerrein in	Maximale milieuhinder	Waterontsluiting	Spoorontsluiting	Direct uitgifbaar (in netto ha)	Op termijn uitgifbaar (zacht plan)
Lelystad	Lelystad	Oostervaart	5	Ja (maar niet openbaar)	Nee	0,1	0
Lelystad	Lelystad	Oostervaart-Oost	5	Nee	Nee	0	10,1 (waarvan 3 watergebonden)
Almere	Almere-Buiten	De Vaart IV	5	Nee	Nee	0	52,3
Almere	Almere-Hout	Stichtse kant	5	Nee	Nee	27,3	96,2

Bron: IBIS 2012

De concurrentiepositie van Flevokust t.o.v. de natte kavels in de regio is zeer gunstig. Zowel in Lelystad zelf als in Almere zijn op dit moment geen natte kavels beschikbaar, en ook zijn er geen zachte plannen aanwezig. Bovenregionale concurrentie is er o.a. vanuit Almelo (XL Businesspark Twente) waar 38 ha direct beschikbaar is en nog eens 84 ha op termijn. Dit terrein ligt aan het Twentekanaal welke in de toekomst ook geschikt wordt gemaakt voor grotere schepen uit de vaarklasse CEMT-V zoals bij het terrein Flevokust het geval is. Ook in Meppel (op bedrijventerrein Oevers-D) is nog circa 14 ha beschikbaar. Dit terrein heeft een directe aansluiting op het hoofdvaarwegennet en toegankelijk voor schepen tot 2.000 ton. Op het natte bedrijventerrein Zuiderzeehaven in Kampen zijn alle natte kavels nagenoeg uitgegeven. Het aanbod aan natte kavels in deze wijdere regio blijft daarmee relatief beperkt.

#### **Flevokust biedt ruimte aan zware bedrijvigheid uit de metropoolregio Amsterdam**

In de Metropoolregio Amsterdam is sprake van schaarste aan milieuruimte en vestigingsruimte voor de zware industrie. In deze regio wordt tot 2040 zelfs een tekort van circa 135 ha aan vestigingsruimte voor zwaardere industrie voorzien (zie: 'Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040'). De ontwikkeling van Flevokust vormt een onderdeel van deze uitvoeringsstrategie om te voorzien in het tekort aan vestigingsruimte in de Metropoolregio voor deze bedrijvigheid uit de hoge milieuhindercategorie in het segment 'gemengd plus'.

#### **Onderscheidend vermogen Flevokust voor aantrekken boven regionale bedrijven**

Het bedrijventerrein zal deels gevuld raken met regionale bedrijven. De ervaring leert dat gemiddeld 94% van de bedrijfsverhuizingen in Nederland binnen de eigen regio plaatsvindt (zie o.a. onderzoek van het Planbureau voor de Leefomgeving<sup>3</sup>). Slechts een beperkt deel van de te vestigen bedrijven zal betrekking hebben op bovenregionale bedrijvigheid, afhankelijk van het beschikbare aanbod in de regio maar ook de onderscheidende kwaliteiten van de vestigingsplaats ten opzichte van de concurrenten.

Het onderscheidende vermogen van Flevokust bestaat met name uit het gegeven dat het terrein gelegen is aan hoofdvaarwegen (VAL en VIJM) en dat het daarmee schepen in de categorie CEMT-Va en Vb kan ontvangen. Deze ligging aan diep vaarwater is gunstig voor de zeehavens Amsterdam en Rotterdam

<sup>3</sup> Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid, 2007

waardoor Flevokust een belangrijke rol kan spelen in het logistieke concept van deze zeehavens. Samen met de mogelijkheid van aansluiting van Flevokust op de Hanzelijn, heeft Flevokust de potentie om een belangrijke *inland terminal* te worden richting het achterland. Deze multimodale bereikbaarheid maakt de locatie Flevokust als vestigingsplaats aantrekkelijk en kan de aantrekkelijkheid van Flevokust op industriële en logistieke bedrijvigheid vergroten.

Naast de binnenhaven en de kwaliteiten van het terrein zullen overigens ook andere factoren een rol spelen bij het aantrekken van bovenregionale/(inter)nationale bedrijven naar Lelystad, waaronder de beschikbare beroepsbevolking, lokale overheid of het leef- en woonmilieu. Uit de recent verschenen 'Monitor tevredenheid vestigingsklimaat' van Deloitte Advisory (2012) komt naar voren dat op dit moment van alle ondernemers in de regio Almere-Lelystad bijna 80% tevreden of zeer tevreden is met de huidige locatie. Dit is een erg hoge score ten opzichte van de overige steden. Overall scoort de regio Almere-Lelystad goed als het gaat om de waardering van het vestigingsklimaat, na Leiden zijn lokale ondernemers het meest tevreden in regio Almere-Lelystad.

### 3.3 Uitgiftetempo en strategie

Zoals eerder aangegeven is er een serieus geïnteresseerde afnemer voor een groot deel van het terrein. Dit zorgt voor een relatief snelle uitgifte van het terrein in de basisvariant.

Voor het resterende gedeelte van Flevokust is de verwachting dat er in de eerste fase een piek zal zijn in de uitgifte en dat de uitgifte daarna wat trager zal verlopen. Op dit moment is er een lijst met potentieel geïnteresseerde bedrijven waardoor er een piek in de eerste jaren verwacht kan worden. Er wordt ingezet op het uitgeven van 3,8 ha in jaar 2015 en 2016. In de jaren daarna wordt ingezet op een uitgifte van 3,75 ha per jaar, voor een periode van 2016 t/m 2019 jaar. Dit is een relatief hoog aantal hectares per jaar, wanneer er gekeken wordt naar de historische uitgiftecijfers in Lelystad. De jaarlijks gemiddelde historische uitgifte van bedrijventerreinen in Lelystad als geheel was 5 ha in de periode 2006-2010. Daarbij dient opgemerkt te worden dat Lelystad in 2010 met 7 ha uitgifte nog de tweede plaats in nam op de ranglijst van meeste gronduitgifte in de gehele Metropool regio Amsterdam (naast Amsterdam met 11 ha).

Tabel 2, Uitgifte in hectare

	2016	2017	2018	2019	2020
Containerterminal	1,25	1,25			
Bedrijventerrein Haven				1,25	1,25
Bedrijventerrein Haven	2,55	2,55	2,55	2,55	2,55
<b>Totaal (17,7 ha)</b>	<b>3,79</b>	<b>3,79</b>	<b>2,55</b>	<b>3,79</b>	<b>3,79</b>

Bron: grondexploitatie

Het beoogde uitgiftetempo van circa 3,75 ha per jaar drijft echter vooral op het uitgangspunt dat het terrein bedoeld is voor bedrijven die een relatief groot terrein nodig hebben. Verwacht wordt dat een groot deel van de bedrijfskavels een oppervlakte zullen kennen tussen de 3 en 8 ha. Daarnaast zal de schaarste aan natte kavels in de regio en kavels voor bedrijven uit de zwaardere milieucategorie ook een positieve invloed uitoefenen op het uitgiftetempo, mede ook gezien de metropoolbrede afspraken van de gemeente Lelystad (en Almere) om het tekort aan bedrijventerrein van circa 130 ha in het type 'Gemengd Plus'<sup>4</sup> (deels) op te vangen.

<sup>4</sup> Gemengd Plus is de typering van een industrieterrein, ofwel een terrein geschikt voor activiteiten die vallen in hogere milieucategorieën (4 en 5).

#### **Fasering/strategie in geval van significante afname**

Indien het recyclingbedrijf een deel van de te verwerven grond zelf gaat uitgeven, zullen er verschillende grondexploitanten zijn die zich in dezelfde markt zullen bewegen. In de exploitatiefase zullen deze partijen onderling concurreren, wat een potentieel risico vormt voor het uitgiftetempo en dus voor de rendementsdoelstellingen. Vooralsnog wordt hier niet van uitgegaan.

### **3.4 Business case resultaten**

In de business case (in het geheime deel 2 van het ondernemingsplan) worden de kosten en opbrengsten uit de grondexploitatie in de business case vertaald naar bedrijfsmatige informatie. De business case geeft het rendement, de benodigde kapitaalbehoefte en vermogenskosten weer. De basisvariant van de uitvoeringsorganisatie Flevokust is positief en daarmee is het project haalbaar.

Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat de onderneming een grote gevoeligheid kent op de uitgifteprijs aan het recyclingbedrijf. Deze prijs kan echter vooraf contractueel worden vastgelegd waarmee dit belangrijkste risico wordt verminderd. Naast de uitgifteprijs is de exploitatie gevoelig voor renteschommelingen van de financieringsrente. Gezien de omvang van de maximale kredietfaciliteit en de onzekerheid van financieringsrentes is dit een belangrijke parameter voor het te behalen rendement. Ook is er een grote gevoeligheid op de prijs van zand. Een lage zandprijs is eveneens gunstig voor het te behalen rendement.

Met de geprognoseerde grondexploitatie en hiermee samenhangende risico's alsmede de financieringsrente is de business case in balans. Een belangrijke notie hierbij is dat er is uitgegaan van een significante afname van grond aan één afnemer en dat de verkoopprijs en het uitgiftetempo prognoses zijn. Dit is een mogelijk risico gezien de relatief lage uitgiftes (lager / of nu gelijk dan de gehanteerde prognose) die plaatsvinden in de huidige markt. Het aantal intentieverklaringen van geïnteresseerde partijen is dan ook een belangrijke graadmeter hiervoor. Een vermindering van het risico treedt op door de mogelijk grote afnemer. Dit heeft een positief effect op de totale benodigde financieringsbehoefte en solvabiliteit.

Voor de financiering van de activiteiten is een inleg van de aandeelhouders Gemeente Lelystad en Haven Amsterdam in aandelenkapitaal benodigd (€ 10 miljoen). Ook is er in de grondexploitatie rekening gehouden met een kapitaalbreng (of participatie) van de provincie van € 5 miljoen. Vervolgens trekt de uitvoeringsorganisatie Flevokust vreemd vermogen aan. Gedurende de ontwikkelperiode van de uitvoeringsorganisatie Flevokust van 2012 tot 2020 wordt er een bedrag van € 75 miljoen in de grondexploitatie geïnvesteerd. Vanaf 2013 zal Flevokust inkomsten uit grondverkoop genereren. Rekening houdend met de timing-verschillen tussen inkomsten en uitgaven en de hieruit voortvloeiende rentelasten, ontstaat in 2015 een maximale financieringsbehoefte ad € 19,2 miljoen.



## 4 COLOFON

---

Opdrachtgever	: Gemeente Lelystad / Haven Amsterdam
Project	: Ondernemingsplan Flevokust
Dossier	: ER-AF20120014-DIS
Omvang rapport	: 17 pagina's
Auteur	: Elbrich Postme, Emiel van Zwet en Herma Harmelink
Bijdrage	: Miriam van der Putten, Dick Visser (Fiscale controle)
Interne controle	: Pieter Meulendijk-de Mol (model controle)
Projectleider	: Kees-Jan Bandt
Projectmanager	:
Datum	: 10 mei 2013
Naam/Paraaf	:

---

**HaskoningDHV Nederland B.V.**

*Planning & Strategy*

*Laan 1914 nr. 35*

*3818 EX Amersfoort*

*Postbus 1132*

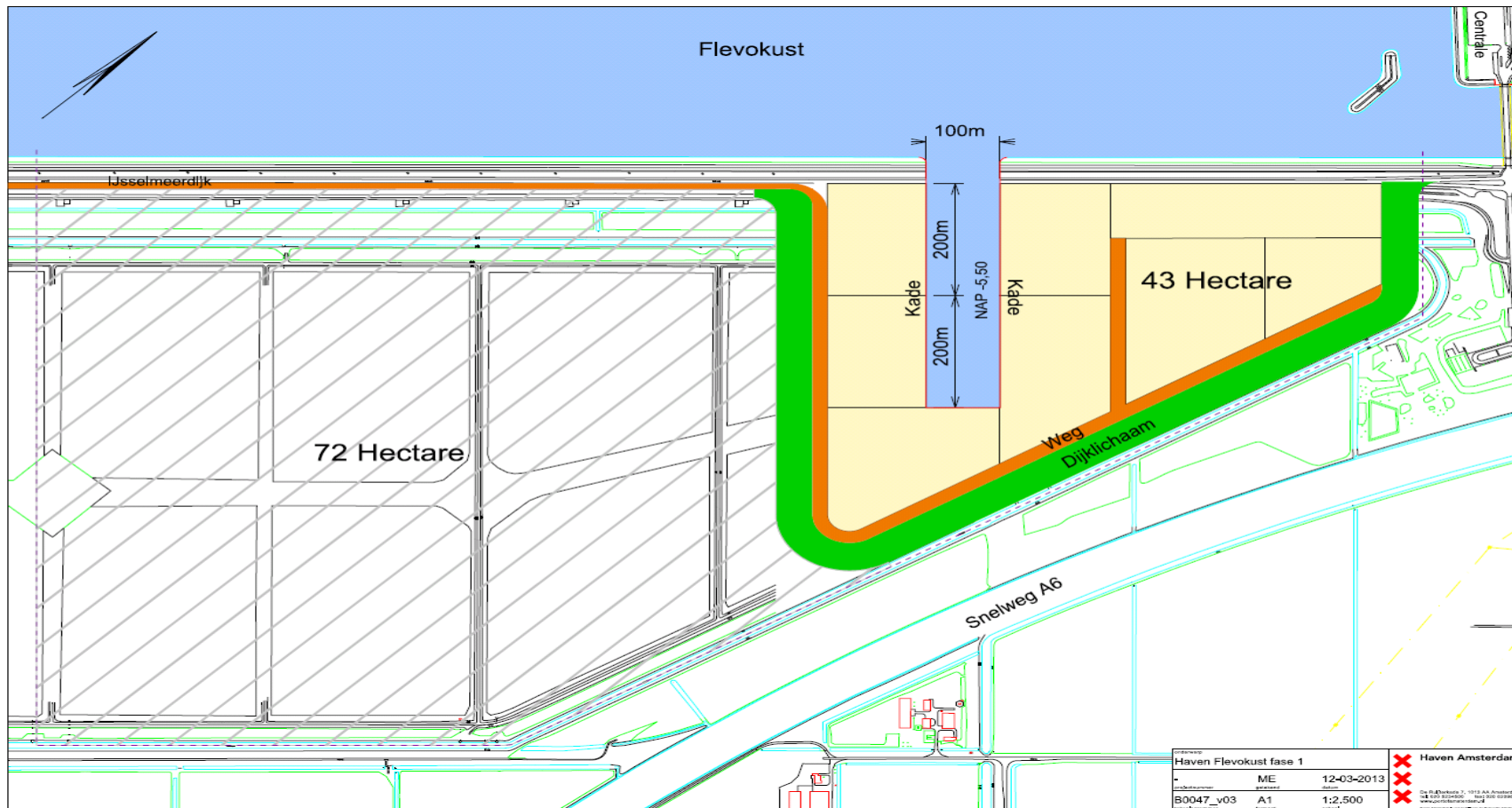
*3800 BC Amersfoort*

*T (088) 348 20 00*

*F (088) 348 28 01*

*W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)*

BIJLAGE 1    Overzichtstekening plangebied







## BIJLAGE 2 Werkgelegenheidsontwikkeling Flevokust

### Werkgelegenheidseffecten Flevokust Noord

#### Ruimte en banen

In het MRA ruimtebehoefte onderzoek (2010)<sup>5</sup> werd geconcludeerd dat één arbeidsplaats op een bedrijventerrein in de MRA een ruimtebehoefte kent van gemiddeld 168 m<sup>2</sup>. Dit komt neer op 59 arbeidsplaatsen per ha. In Lelystad was de gemiddelde ruimtebehoefte per arbeidsplaats op bedrijventerreinen bijna het dubbele van het MRA gemiddelde. Het gemiddeld aantal arbeidsplaatsen per hectare in Lelystad komt neer op zo'n 27-32 arbeidsplaatsen per ha (varieert door de tijd).

#### Directe werkgelegenheid

In 2008 heeft EUR/TNO<sup>6</sup> onderzoek gedaan naar de te verwachte werkgelegenheidseffecten van Flevokust. EUR/TNO raamde zo'n 1.755 voltijds arbeidsplaatsen (voor de eerste fase ging EUR/TNO uit van 100ha); Dit kwam neer op 17,6 arbeidsplaatsen per hectare.

Daarbij werd het volgende aangehouden: containeroverslag (6 arbeidsplaatsen per ha); overslag stukgoed/bulk (7 arbeidsplaatsen per ha); natte waterbouw (14 arbeidsplaatsen per ha); energieproductie/biobrandstof (22 arbeidsplaatsen per ha); recycling/milieu (15 arbeidsplaatsen per ha) en distributie/warehousing (27 arbeidsplaatsen per ha).

Afhankelijk van de uiteindelijke invulling van Flevokust (meer distributie of juist meer recycling), kan de einduitkomst in termen van banen variëren. De laatste inzichten (rond kandidaatvestigings) zullen betekenen dat het gemiddeld aantal arbeidsplaatsen per ha iets zal dalen ten opzichte van de ramingen uit 2008; zo wordt de containeroverslagfunctie groter dan destijds werd aangenomen (transitofunctie). Ditzelfde geldt voor de recycle-activiteiten.

Uitgaande van zo'n 115 ha bruto of 90 ha netto uitgeefbaar, mag bij volledige uitgifte rekening gehouden worden met een werkgelegenheidseffect van 600 tot 1.200 (gebaseerd op een gemiddelde werkgelegenheid van tussen de 6,5 en 13 arbeidsplaatsen per ha). Vestigen zich meer arbeidsintensieve bedrijven, dan is zelfs een direct werkgelegenheidseffect mogelijk van 1.500 arbeidsplaatsen of meer.

#### Indirecte werkgelegenheid

Op basis van voornoemd onderzoek, raamde EUR/TNO de directe toegevoegde waarde en indirecte achterwaartse toegevoegde waarde van de Flevokustontwikkeling. De multipliers voor de raming van de indirecte achterwaartse toegevoegde waarde (inkoop), wijken iets af van de multipliers die worden gehanteerd bij de schatting van de indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten. In een gesprek (d.d. 7 november 2012) met de steller van destijds, dr. B. Kuipers, werd aangegeven dat mag worden uitgegaan van een multiplier van 0,5 ter bepaling van de indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten.

Op grond van de data van EUR/TNO concludeert Ecorys (in haar Pleitnota Beter Benutten door Flevokust Lelystad, Pleitnota en onderbouwing besparing voertuigverliesuren, 20 december 2011), dat de totale

---

<sup>5</sup> Ruimtebehoefte bedrijventerreinen en kantoren 2010-2040, Metropoolregio Amsterdam, BCI iov Plabeka, april 2010.

<sup>6</sup> Erasmus Universiteit/TNO; april 2008; Flevokust: Logistiek vliegwiel voor Lelystad, nut & noodzaak van binnenhavenontwikkeling in Lelystad.

indirecte werkgelegenheid (achterwaartse én voorwaartse effecten samen) gelijk is aan de directe werkgelegenheidseffecten:

“... De terminal en de logistieke bedrijvigheid die zich zal vestigen op het knooppunt van weg, rail en water (en op termijn luchtvracht) kan hier volop van profiteren. Volgens een uitgevoerde studie van EUR/TNO<sup>7</sup> genereert het project een directe werkgelegenheid van 2600 banen. De indirecte werkgelegenheid, die niet alleen in Flevoland neerslaat, bedraagt tevens 2600 banen....”

Ecorys gaat er daarbij vanuit dat de achterwaartse en de voorwaartse effecten ongeveer even groot zijn. De heer Kuipers vindt dit een verdedigbare aanname. Zeker omdat het effect op het aantrekkelijker worden van Lelystad en haar omgeving als vestigingsplaats door de havenontwikkeling nog niet is meegenomen. De banen die een direct gevolg zijn van de indirecte werkgelegenheidseffecten zijn overigens niet per definitie banen die in Lelystad neerslaan.

Lelystad, 7 november 2012

Gemeente Lelystad

*Bron: gemeente Lelystad*

Noot: op aanbeveling van Buck Consultants is gekeken welke directe werkgelegenheid door BRC en de terminal ontstaan. Dit leidt tot volgende aanname:

Voor de activiteiten van het recyclingbedrijf geldt dat wanneer het bedrijf in volle operatie is, het om circa 100 directe arbeidsplaatsen gaat. Naast het recyclebedrijf zullen zich andere bedrijven op het door het recyclebedrijf op te hogen deel vestigen. Naar verwachting gaat het voor het terrein van 82 hectare om in totaal circa 400 directe arbeidsplaatsen, dat is circa 5 per hectare en conform de ondergrens van de raming voor het totale terrein (600 directe arbeidsplaatsen op 115 ha).

Voor de containerterminal is het aantal arbeidsplaatsen afhankelijk van de wijze van exploitatie. Vindt alleen op- en overslag plaats of is er ook sprake van toegevoegde waarde activiteiten (Value Added Logistics). Is dit het geval dan kan worden uitgegaan van circa 20-25 directe arbeidsplaatsen per ha.

---

<sup>7</sup> Erasmus Universiteit/TNO; april 2008; Flevokust: Logistiek vliegwiel voor Lelystad, nut & noodzaak van binnenhavenontwikkeling in Lelystad.

**Overzicht bedrijven die hebben aangegeven interesse te hebben om op Flevokust te vestigen (anoniem)**

	<b>HECTARE</b>
Ontwikkelaar en fabrikant van multi megawatt windturbines.	8,00
Ontwikkelaar en fabrikant van multi megawatt windturbines.	5,00
Een bedrijf in revolutionair coatingproduct, bewezen oplossing voor afdichting, bescherming, conditionering en conservering van kostbare materialen. In dit specifieke geval voor het opslaan van gecoate scheepsproducten	1,00
Betonwaren Fabriek in grond, weg & waterbouw producten.	12,00
Handelsonderneming van chemicaliën en additieven, de productie, opslag en transport van compounds ten behoeve van de voedingsmiddelenindustrie en wasmiddelenindustrie	2,00
Grote handelsonderneming in gebruikte transportmiddelen in West Europa.	4,00
Aanbieder van totaalconcept van recycling, logistiek en opslag. Voor Flevokust een Graan-crusher & Biogasinstallatie in een recyclingmodel waarin nagenoeg geen grondstoffen verloren gaan, Cradle-to-Cradle.	7,00
Marktleider op het gebied van het bewerken van steenachtig bouw- en sloopafval (BSA)	60,00
Producent van airconditioning systemen voor hoge snelheidstreinen en metro's.	5,00
	<b>99,00</b>

*Bron: gemeente Lelystad, 2012*