

aanbod: € 73,5 miljoen

minstens € 110 miljoen extra bedrijfsinvesteringen

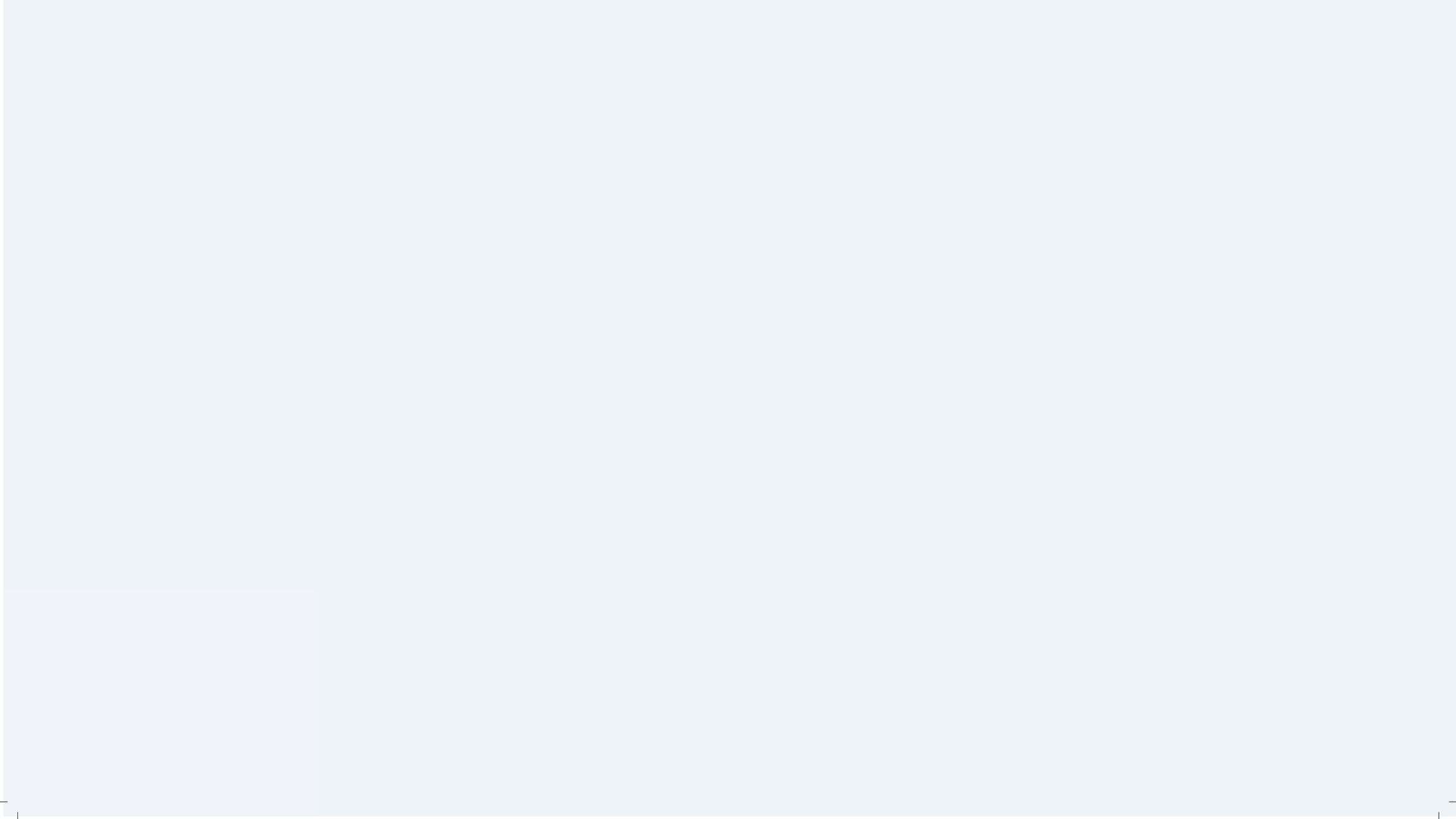
achterland profiteert van verbrede sluis en verdiepte vaarwegen

3000 extra arbeidsplaatsen

BIDBOOK VERBREDING SLUIS KORNWERDERZAND

FRYSLÂN, OVERIJSEL EN FLEVOLAND





*Het project 'Verbreding Lorentzsluis Kornwerderzand' wordt getrokken door de provincies Fryslân (penvoerder), Overijssel, Flevoland en de gemeenten Harlingen, Súdwest Fryslân, Fryske Marren, Meppel, Zwolle, Kampen en Urk. Met medewerking van tientallen bedrijven in de maritieme-, logistieke-, agrarische-, circulaire- en foodsector. Alsook de provincies Groningen en Drenthe.

Case:
Port of Zwolle



Column:
**Strategisch belang sluis
Kornwerderzand**



Case:
**Maritieme Servicehaven
Noordelijk Flevoland**



**Sluisverbreding lokt ruim
€ 110 miljoen extra
bedrijfsinvesteringen uit**



Case:
Harlingen en Makkum



**Reikwijdte
Sluisverbreding
is groot**



Momentum en aanbod

Als samenwerkende bedrijven en overheden maken we ons hard voor het verbreden van de Lorentzsluis in Kornwerderzand van de huidige 14 meter naar de benodigde 25 meter. Samen met het verdiepen van de vaargeul realiseren we daarmee een nieuwe watersnelweg tussen Noordoost-Nederland en de rest van Europa. Bovendien leidt de opwaardering van de vaarroute voor een economische boost in de IJsselmeerregio.

Ons bod: € 73,5 miljoen

Dat het ons menens is, blijkt onder meer uit het samen ontwikkelde projectplan, de talrijke binnen- en buitenlandse intentieverklaringen én de € 73,5 miljoen waar we als overheden en bedrijfsleven voor staan. Daarmee zijn de meerkosten van het sneller vervangen en installeren van een bredere sluis en bruggen ruimschoots gedekt en voldoen wij aan de afspraak die hierover met de minister is gemaakt.

We steken niet zonder reden veel tijd, energie en middelen in de projectvoorbereiding, lobby, financiering en realisatie. Het economisch belang van een verbrede sluis en verdiepte vaarroute voor Nederland is evident. Zowel voor het internationaal opererende maritieme cluster, de vele gespecialiseerde toeleveranciers (o.a. afbouw, machinebouw en apparatenbouw) als het achterland. Niet voor niets

wil het bedrijfsleven nu al € 110 miljoen extra investeren als de sluis er komt. Dit bovenop de inmiddels voorbereide en deels uitgevoerde investeringen van enkele honderden miljoenen in bedrijven(terreinen), nieuwe havens, terminals, silo's, hellingbanen en kadefaciliteiten in en rond Urk, Lelystad, Meppel, Kampen en Makkum.

*Bedrijfsleven investeert
€ 110 miljoen extra als
de sluis er komt*

De economische effectstudie uit 2016 berekende onder meer een werkgelegenheidsgroei in de IJsselmeerregio van 3000 arbeidsplaatsen. Inmiddels werpt het sluisproject haar schaduw vooruit. De uitbreidingsplannen en investeringen rond Urk, Lelystad, Kampen, Meppel, Zwolle en Makkum raken in een stroomversnelling en zijn naar boven bijgesteld. Daarom is in 2018 opnieuw een nationale MKBA uitgevoerd overeenkomstig de meest recente methodieken. De resultaten daarvan zijn inmiddels beschikbaar en opgenomen in deze uitgave.

3000 structurele arbeidsplaatsen

Behalve de gunstige economische effecten en genoemde investeringen in de IJsselmeerregio zijn er andere redenen om het project snel uit te voeren:

- Als breed collectief van bedrijven en overheden omarmen we het initiatief en leveren we een substantiële (financiële) bijdrage;
- Grote delen van Nederland en het achterland profiteren van de verbrede sluis en de verdiepte vaarwegen. Dit sluit bovendien naadloos aan bij inmiddels uitgevoerde en voorziene Rijks- en provinciale investeringen in weg- en waterinfrastructuur in Noordoost-Nederland;
- Project voorziet in infrastructuur die nodig is om extra groei bovenop de reeds geprognosticeerde groei van het goederenvervoer over water mogelijk te maken;
- Project kan aanhaken bij versterking Afsluitdijk, met alle voordelen van dien;
- Project kan rekenen op veel buitenlandse interesse en steun. Meerdere buitenlandse toeleveranciers, vervoerders en verladers willen nieuwe overzeese verbindingen via Kornwerderzand opzetten;
- Gelijktijdige vervanging van de storingsgevoelige bruggen levert een betrouwbare wegverbinding op over de Afsluitdijk;
- De verbrede sluis zorgt ook bij lage waterstanden in de IJssel en Waal voor een robuuste verbinding met Noordoost-Nederland;
- Naar voren halen vervanging 90 jaar oude bruggen en sluis (planning is 2050) leidt tot kostenbesparing op de investering én de jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten;
- Project voorziet gelijktijdig in betere en veiligere ontsluiting van de plaats Kornwerderzand die zich met de komst van de Vismigratierivier, het Afsluitdijk Wadden Center en de modernisering van het Kazemattenmuseum ontwikkelt tot een toeristische trekpleister van formaat (150.000 bezoekers jaarlijks).

Het momentum is daar. Nu verzilveren betekent een economische boost van formaat voor een groot aantal Nederlandse regio's. Het tij is gunstig.

Met deze aanbieding verklaren de provincies Fryslân, Flevoland en Overijssel een regionale bijdrage te leveren van € 73,5 mln.



Arno Brok
CdK provincie
Fryslân



Andries Heidema
CdK provincie
Overijssel



Leen Verbeek
CdK provincie
Flevoland

Partners

Het project 'Verbreding Lorentzsluis Kornwerderzand' wordt getrokken door de provincies Fryslân (pen-voerder), Overijssel, Flevoland en de gemeenten Harlingen, Súdwest-Fryslân, Fryske Marren, Meppel, Zwolle, Kampen en Urk. Met medewerking van tientallen bedrijven in de maritieme sector die samen € 26,5 miljoen inbrengen en € 110 miljoen extra investeren als de sluis en verdiepte vaarverbinding er komen.

Bruggen versus keersluis

Een verkennend gesprek is gevoerd met LEVVEL over het combineren van werkzaamheden (bruggen/keersluis). Het integraal uitvoeren van deze werkzaamheden leidt tot kostenoptimalisatie, een beperking van de uitvoering- en beheers risico's, hinder en een 'state of the art' civiel en bediening/besturingstechnische oplossing. Een integrale aanpak past echter niet in de opdracht en planning van project Afsluitdijk. De regio is bereid met RWS gesprekken op te starten en te zoeken naar een voor alle partijen verdedigbare aanpak.



“Een goed ontsloten IJsselmeergebied biedt enorme economische kansen. Aanleg van infrastructuur wordt altijd gevolgd door economische groei en dat is goed voor de werkgelegenheid en voor Nederland.”

Klaas Kielstra, gedeputeerde Fryslân
(portefeuille ruimtelijke ontwikkeling)



“Het project vergroot de bereikbaarheid via het water tussen Noordoost-Nederland en de rest van Europa. Dit is voor de economische ontwikkeling van Noordoost-Nederland in het algemeen en voor de Overijsselse scheepsbouw- en logistieke sector in het bijzonder van belang.”

Bert Boerman, gedeputeerde Overijssel
(portefeuille mobiliteit)



“Met de realisatie van Flevokust Haven zetten we een belangrijke stap in het netwerk van binnenhavens, ontlasten we het drukke wegennetwerk in de Randstad en dragen we bij aan de economische structuurversterking van de regio. Door de actieve verbinding tussen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen biedt Flevokust Haven bovendien volop ruimte aan nieuwe initiatieven. Met de verbreding van de Lorentzsluis in Kornwerderzand kan ook het transport over zee, in de relatie met Noord- en Oost-Europa, flink toenemen; dat draagt bij aan het bereiken van de doelen in de Nationale Maritieme Strategie.”

Jan-Nico Appelman, gedeputeerde Flevoland
(portefeuille maritieme strategie)



“Het bedrijfsleven in Nederland heeft veel belang bij de verbreding van de sluis bij Kornwerderzand in de Afsluitdijk. De bouw van de sluis creëert circa 2700-3000 nieuwe banen. Zeker voor Noord- en Oost-Nederland is dit een mooie economische impuls. Het bedrijfsleven en regionale overheden zeggen toe ruim € 100 miljoen extra te investeren bovenop de paar honderd miljoen euro die sowieso al geïnvesteerd wordt in het IJsselmeergebied. De verbreding van de sluis past naadloos bij de Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025 die de internationale concurrentiepositie van Nederland moet waarborgen en verstevigen. Als VNO-NCW juichen wij de bouw van deze nieuwe Sluis toe en wij bepleiten dat het Rijk eind 2018 duidelijkheid verschaft wanneer met de bouw kan worden gestart.”

Hans de Boer, voorzitter VNO-NCW

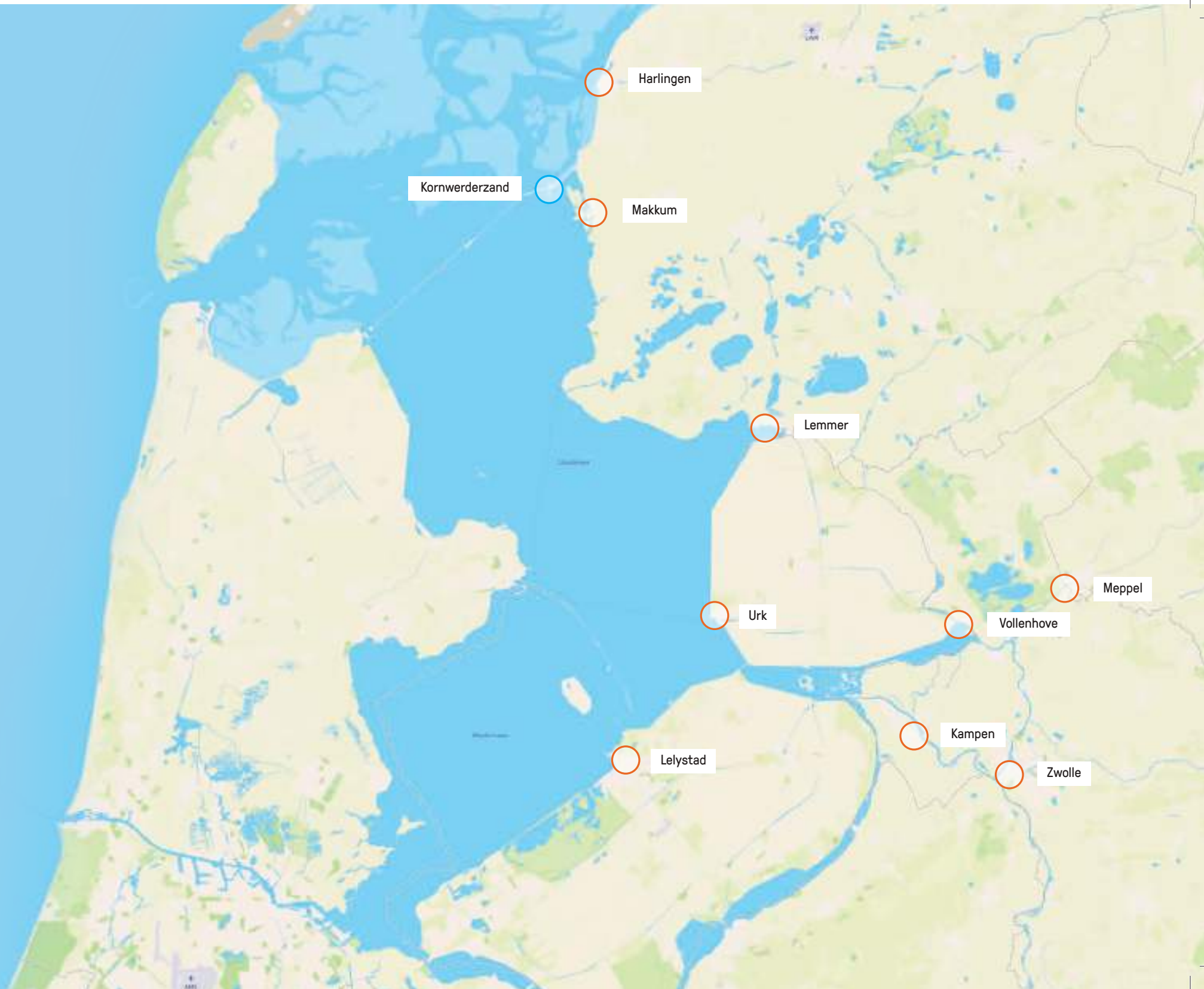
**“Bijdrage aan de doelen van
de Nationale Maritieme Strategie”**



Maritieme strategie

Naast een betere benutting van vaarwegen zorgt de Rijksoverheid voor toekomstbestendige en betrouwbare vaarwegen en kunstwerken door adequaat beheer en onderhoud. Waar betere benutting onvoldoende soelaas biedt, vindt uitbreiding van de capaciteit van vaarwegen en kunstwerken plaats.

Bron:
Nederlandse Maritieme Strategie
2015-2025



Cluster en kansen rond IJsselmeer

Rondom het IJsselmeer liggen tal van (grote) scheepswerven. Zo worden op de werven in Makkum, Vollenhove, Zwartsluis, Wieringerwerf, Harlingen en Urk luxe superjachten gebouwd. Daarnaast worden in Lemmer, Urk, Harlingen, Kampen, Meppel, Franeker, Burgum en Stroobos binnen- en zeevaartschepen vervaardigd. De scheepsbouwmarkt is internationaal georiënteerd en de werven werken samen met gespecialiseerde onderaannemers en toeleveranciers uit alle delen van het land tot ver over de landsgrenzen.

Het transport over water, met binnen- en zeevaart, is een belangrijke economische pijler in Noord- en Oost-Nederland. Hoofdvaarwegen en scheepvaartroutes verbinden de grote zeehavens met het Europese achterland en ontsluiten de Noord- en Oostzee. De regio lift mee op de toenemende goederenstroom over water die door het Rijk wordt gestimuleerd. Het multimodale transport draagt bij aan het verduurzamen van vervoersstromen en het oplossen van de congestie in zowel de zeehavens als

op de weg. Het gebied rondom Port of Zwolle is één van de snelst groeiende Nederlandse regio's voor de nieuwvestiging van bedrijven.

Regionale kernlocaties in het (multimodale) transport over water zijn Deventer en Harlingen. Zij profiteren volop van het verbreden van de sluis en het verdiepen van de vaarroute over het IJsselmeer. Dan kunnen bijvoorbeeld middelgrote coasters de nieuwe havens van Lelystad en Kampen aandoen. De ontstane rechtstreekse routes naar de Baltic, het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen sparen tijd, kosten én het milieu.

Naar verwachting zal ook de recreatievaart tussen IJsselmeer en Waddenzee profiteren van de verbeterde passeerbaarheid van Kornwerderzand, met name in het hoogseizoen. Harlingen en de Waddeneilanden profiteren van de verbeterde bereikbaarheid en liften mee op het watertoerisme dat over de hele linie toeneemt.

Regio lift mee op toenemende goederenstroom over water die door Rijk wordt gestimuleerd



Jachtbouw

De Nederlandse jachtbouwwerven zijn sterk innovatief en concurreren internationaal op kwaliteit, betrouwbaarheid, vakmanschap en service. Ze zijn de onbetwiste wereldmarktleiders in het topsegment. Hun superjachten zijn vergelijkbaar met merken als de Learjet en Rolls Royce.

In 2017 beleefden de Nederlandse superjachtbouwers een topjaar. De tien gespecialiseerde werven leverden maar liefst 21 superjachten af. Goed voor

een omzet van ruim € 1 miljard. Dat betekende een stijging van een kleine dertig procent ten opzichte van het voorafgaande jaar.

De resultaten en ook gunstige perspectieven voor de lange(re) termijn – de orderportefeuilles zijn goed gevuld – maken dat er in de sector fors wordt uitgebreid en geïnvesteerd. Dit is ook noodzakelijk om de steeds groter wordende superjachten te kunnen bouwen.

Superjachtbouw 2017

- Mondiaal marktaandeel: 29,2% (t.o.v. 21,6% in 2016)
- Omzet: € 1,19 miljard (+28% t.o.v. 2016)
- Aantal opgeleverd: 21
- Gemiddelde prijs: € 57 miljoen (+10% t.o.v. 2016)
- Nieuwe opdrachten: 23 (t.o.v. 18 in 2016)



**Omzet superjachten
ruim een miljard**

“We investeren niet zonder reden € 35 miljoen in een tweede, grotere en geconditioneerde dokhal en kantoorruimten in Makkum. In onze tak van sport is een zoetwaterlocatie een vereiste. Bovendien beschikken we hier over goed opgeleide medewerkers, een eigen opleidingscentrum, hoogwaardige faciliteiten en omvangrijk netwerk aan gespecialiseerde onderaannemers en toeleveranciers. Met de voorziene uitbreiding van de sluis is dit voor ons de ideale locatie om niet alleen nog grotere jachten te kunnen bouwen, maar ook de refitmarkt optimaal te kunnen bedienen. Met onze capaciteitsuitbreiding groeit ons personeelsbestand van 290 naar 375 fte's. De flexibele schil van onderaannemers kan rekenen op een groei van rond de 25%.”

Sijbrand de Vries,
directeur Koninklijke
De Vries Makkum

Goederentransport

De belangrijkste transportknooppunten rond het IJsselmeer zijn Port of Zwolle (Kampen, Meppel, Zwolle) en de voorjaar 2018 geopende Flevokust Haven in Lelystad. Dit gebied telt inmiddels vier containerterminals met groeipotentie.

De terminals onderhouden dagelijkse verbindingen met de havens van Rotterdam en Antwerpen. Daarbuiten beschikken ook Harlingen, Leeuwarden en Groningen over terminals.

In Port of Zwolle vindt behalve (multimodaal) containervervoer ook de overslag van bulkgoederen plaats. De bedrijven zijn via weg, spoor en water verbonden met de logistieke Overijsselse hotspots Deventer en Twente, alsook met het Duitse achterland.

Kampen en Lelystad anticiperen met forse investeringen ook op de groeipotentie van het zeetransport met middelgrote coasters. Opwaardering van de Lorentzsluis en de IJsselmeerroute is daarvoor een belangrijke (rand)voorwaarde.

**Kampen en Lelystad
anticiperen met
forse investeringen
op groeipotentie
zeetransport**



“De bouw van een brede sluis is een grote impuls voor de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de regio rond het IJsselmeer.”

Annemarie Jorritsma, voormalig voorzitter Koninklijke BLN Schuttevaer (Nieuwsblad Transport, 7 september 2016)



“We would like your special attention to a project on one of the entry points of the northern European trading routes. The new locks at Kornwerderzand would give ancient Hanseatic trading cities like Kampen and Zwolle -and newly formed cities like Lelystad- an entry point to the waterways linked to the European trading routes as before mentioned. These locks will not only benefit local economies, providing a better access to waterways and creating a beneficial modal shift. But also enhances the efficiency of trading routes crossing multiple northern European countries. We regard the use of European funds as a good investment with benefits for the structural enhancement of the European infrastructure.”



Thomas Herold (Chairman of the Board,
Wibo van Wier (Member of the Board)
Marion Köhn (Managing Director)
Wirtschaftsbund HANSE

Maritiem cluster

De concurrentiekracht van de reguliere scheepsbouw schuilt vooral in ontwerp en bouw van coasters en specials als baggerschepen, chemicaliëntankers en werkschepen voor de offshore. Er wordt dus niet op grootte en kwantiteit, maar op innovatie en kwaliteit geconcentreerd (specials). Hetzelfde geldt voor de werven die binnenvaartschepen, coasters en vissersboten afleveren.

Naast nieuwbouw, richt het sterke maritieme cluster zich ook op vernieuwbouw (refit), reparatie en

service. Hierin is sprake van sterke groei, met Urk als voorbeeld van een succesvolle omschakeling van visserij naar service en onderhoud van schepen. Er wordt in het maritieme cluster veel samengewerkt, waarbij ieder zijn specialisme inbrengt.

Zo ontstaan clusters van watergebonden bedrijven die elkaar aanvullen. Het netwerk van aan het IJsselmeercluster gelieerde toeleveranciers strekt zich uit van de Randstad tot over de landsgrenzen.



“De brede sluis is van essentieel belang voor de ontwikkeling van de maritieme sector in het algemeen en het succes van de buitendijkse haven in het bijzonder.”

Louwe Kramer, voorzitter bedrijvenkring Urk (4 januari 2018)



Maritiem cluster Nederland 2016

- Aantal bedrijven: 17.200
- Aantal werknemers: 271.500
- Toegevoegde waarde: € 23,3 miljard

**Concurreren
op innovatie
en kwaliteit**



Maritieme toeleveranciers 2017

- Omzet: € 3,4 miljard
- Werkgelegenheid: 16.413 volledige arbeidsplaatsen
- Tijdelijke inhuur: 1460 fte

Nieuwbouw zeeschepen 2017

- Omzet: € 1,143 miljard
- Exportaandeel: 57%
- Nieuwe orders: 56 (t.o.v. 42 in 2016)

Nieuwbouw binnenvaart, visserij en kleine zeegaande schepen 2017

- Omzet: € 672 miljoen (t.o.v. € 537 mln. in 2016)
- Aantal schepen: 155 (t.o.v. 116 in 2016)
- Orderportefeuille: 198 (t.o.v. 126 in 2019)

**Er wordt in het
maritieme cluster
veel samengewerkt**

Case

Port of Zwolle

Port of Zwolle is het in 2015 opgerichte gezamenlijke havenbedrijf van de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel. Zo'n tweehonderd bedrijven opereren vanuit het havengebied, waar vrijwel elke goederensoort vervoerd kan worden. De op- en overslag van containers ligt rond de 130.000 TEU, omgerekend 65.000 vrachtwagens. Daarnaast wordt er jaarlijks rond de 9 miljoen ton droge en natte bulk vervoerd.

Het havengebied is toegankelijk voor klasse Va binnenvaartschepen tot ruim 3000 ton en kleinere kustvaarders tot een tonnage van 2500 ton. Het havenbedrijf maakt zich sterk voor verlenging en verdieping van de vaarweg naar - en verbreding van de sluis in - Kornwerderzand. Daarmee kan Port of Zwolle, net als Lelystad, ook de lucratieve markt van grotere coasters (tot 4000 ton) aanboren.

In het verlengde hiervan worden er plannen ontwikkeld om de havencapaciteit in Kampen uit te breiden. Dat kan door de bestaande haven te upgraden of door weer een nieuwe Zuiderzeehaven (II) te ontwikkelen. De investering in een tweede Zuiderzeehaven in Kampen bedraagt zo'n € 50 miljoen.

Een betere toegang via Kornwerderzand is ook interessant voor de in Kampen gevestigde scheepswerf Thecla Bodewes, waar coasters worden gebouwd. En voor Royal Huisman te Vollenhove die met name superzeiljachten in het topsegment bouwt.

De vaarweg IJsselmeer – Meppel wordt door het Rijk uiterlijk 2023 op CEMT-klasse Va gebracht (MIRT-project). Hiervoor is een budget van € 36 miljoen beschikbaar. Het project kent voor € 8,2 miljoen overlap met het Kornwerderzand project. Dit wordt dan ook gecoördineerd opgestart.

Internationale waardering

Royal Huisman viel januari 2018 in de prijzen tijdens het Superyacht Design Symposium in Kitzbühel. Met het 58 meter lange superzeiljacht de Ngoni, won de onderneming awards in de categorieën Best Interior Sailing Yachts en Best Naval Architecture Yachts.



Feiten en cijfers Port of Zwolle

- Zuiderzeehaven (Kampen): 50 hectare, geschikt voor bedrijven t/m milieucategorie 5.2. Driekwart terrein is kadegebonden en sluit aan op hoofdvaarweg de IJssel. Havendiepte 4,70 meter. Door verdieping van het tracé naar het IJsselmeer vanaf 2020 toegankelijk voor klasse Vb en zeevaart
- Haatlandhaven (Kampen): bereikbaar voor klasse Va binnenvaartschepen tot 3000 ton
- Sethehave (Meppel): bereikbaar voor klasse Va binnenvaartschepen tot 3000 ton, opslagcapaciteit 35000 ton
- Voorzieningen: 3 containerterminals
- Kadelengtes: Kampen 4.350 meter; Zwolle 1.750 meter; Hasselt/Genemuiden/Zwartsluis 2.750 meter; Meppel 4.500 meter. Totaal 13.350 meter. Goederen op- en overslag: ca. 130.000 TEU
- Bulk op- en overslag: ca. 9 miljoen ton
- Werkgelegenheid: 2400



“Als de grote sluis er komt, hebben wij een voordeel. We krijgen veel aanvragen voor refits die we nu niet goed kunnen afhandelen. Daarvoor zouden we graag gebruik maken van de faciliteiten die op Urk worden gerealiseerd door Balk. Of van de hal van Veka in Lemmer. Momenteel voeren we twee refits uit in Emden voor schepen van 90 en 93 meter lang. Die krijgen we nu het IJsselmeer niet op, vandaar dat we voor 1 jaar in Emden huren. Hopelijk is dat een eenmalig avontuur. Te kostbaar en ons personeel vindt het te ver reizen.”

Maurice Kok, logistiek manager Royal Huisman, Vollenhove



“Als de sluis door gaat, zal ik extra gaan investeren en de capaciteit van mijn bedrijf in Kampen uitbreiden. Dat gaat dan om een bedrag van tussen de 5 en 8 miljoen euro.”

Bert Weever, Graansloot Kampen BV



“Vanuit deze regio gaan nu nog veel containers over de weg naar Rotterdam om daar te worden overgeslagen op zeeschepen. Verder slaan we hier veel veevoerders, schroot en bouwstoffen over. Kustvaart op Port of Zwolle, via Kornwerderzand, zou een enorme impuls betekenen voor scheepvaart, scheepsbouw en bedrijvigheid in de regio.”

Jeroen van den Ende, managing director Port of Zwolle (16 juni 2017)



“Als de sluis doorgaat kunnen we een nieuwe hellingbaan bouwen om ook zeeschepen te kunnen slopen. Dat kost € 3 miljoen en daar komt dan nog € 2 miljoen aan kranen en extra materieel bij. En dan zullen we 5-10 fte extra personeel nodig hebben. Daarnaast kunnen we dan zelf coasters laden en gaan exporteren naar landen als Frankrijk, Portugal of Spanje.”

Ralf Kerkstra, Hoeven metalen RDM, Kampen (juni 2014)



“Vergroting van de infrastructuur om Kampen te kunnen bereiken, stelt ons in staat om een lange termijn programma voor de distributie van biologisch geteelde granen naar Nederland vast te stellen. De aanpassing van de sluis zal niet alleen positief zijn voor de Oekraïne, maar ook voor onze buurlanden.”

Boris Silenkov, Bio-Topservice, Kiev



“Het is voor deze omgeving ontzettend belangrijk dat die sluis er komt, daar blijf ik bij. Voor ons persoonlijk als bedrijf zeg ik: Ja, ik heb ook een bedrijf in Harlingen, dus dan bouw ik de bredere schepen daar wel. Maar als we kijken naar het verdienmodel van deze omgeving, dan is het gewoon een noodzaak.”

Thecla Bodewes, directeur TB Shipyards, tijdens inspraak gemeenteraadsvergadering Kampen (sept. 2015)

Thecla Bodewes Shipyards

TB Shipyards is gespecialiseerd in het bouwen, onderhouden, verlengen en repareren van zeegaande coasters, passagiersschepen, duwbotten, kotters en binnenvaartschepen. De onderneming heeft vestigingen in Kampen, Hasselt, Meppel en Harlingen

Sluisverbreding lokt ruim € 110 miljoen extra bedrijfsinvesteringen uit

Naast de planontwikkeling is de afgelopen jaren, ter onderbouwing van de planvorming en financiering, onderzoek gedaan naar de te verwachten spin-off van het project. Zo is er dit jaar een nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd (MKBA). Ook Ecorys onderzocht al eerder de te verwachten werkgelegenheidseffecten.

De MKBA ziet de huidige sluisbreedte in Kornwerderzand en diepte van de vaarweg als een grote belemmering voor met name het in de wacht slepen van (meer) lucratieve nieuwbouw- en refitorders voor luxe jachtbouwers en bouwers van speciale werkschepen (offshore bevoorradiging) en coasters. De laatste regionale baten zijn, conform de nationale MKBA-systematiek, niet meegenomen in de rapportage.

Ook de kosten die gemaakt worden voor 'het naar buiten transporteren' van de steeds kolossaler wordende schepen wegen zwaar. Deze zijn becijferd op € 75.000 tot € 150.000 per vaart. De meerkosten voor het niet op één en dezelfde locatie kunnen afbouwen van schepen variëren tussen de € 100.000 en € 3 miljoen.

Hierdoor komt niet alleen de concurrentiepositie van de jacht- en scheepsbouwers onder druk te staan, ook blijken opdrachtgevers en kapiteins van schepen de risicovolle logistieke operatie om hun schip later opnieuw naar de werf te brengen – iets waarvoor zij zelf aansprakelijk zijn – te vermijden. Daarmee worden refitorders gemist.

MKBA

Voor het project is in 2018 een nationale MKBA uitgevoerd volgens de nieuwste richtlijnen. Hieruit blijkt dat de totale baten netto contant tussen de € 235 miljoen (Laag economisch scenario) en € 355 miljoen (Hoog economisch scenario) zullen liggen. Hiervoor is een totale investering van € 200 miljoen nodig, waarbij een stuk onderhoud vermeden kan worden. Ook de bedrijfswinsten zullen toenemen. Het totale maatschappelijk rendement (ratio) wordt in het MKBA geschat op 2,1 en 3,1 voor respectievelijk Laag en Hoog scenario. De werkgelegenheidsimpuls in de IJsselmeerregio is door Ecorys apart vastgesteld op 3.000 arbeidsplaatsen.

Volgens de MKBA-rapportage draagt het project ook bij aan de werkgelegenheid voor met name midden- en hoger opgeleid technisch personeel. Bekend van de jacht- en scheepsbouw is dat één extra arbeidsplaats op de werf, resulteert in drie extra arbeidsplaatsen bij onderaannemers en toeleveranciers. Het draait in deze sector, waarin vakmanschap en innovatie vereisten zijn, om co-maker-ship. Samen met tal van gespecialiseerde Nederlandse onderaannemers en toeleveranciers, leveren de werven de mooiste en meest innovatieve scheepsbouwproducten ter wereld.

Ecorys

Ecorys deed in 2016 onderzoek naar de te verwachten werkgelegenheidseffecten. Zij voorzien dat de verbreding van de sluis leidt tot een toegevoegde waarde voor de sector van tussen de € 80 en € 295 miljoen.

De baten vallen bij scheepswerven, havens, vervoerders en hun toeleveranciers. En houden verband met scheepsbouw, refit en nieuwe kustvaartverbindingen op Noord- en Oost-Europa. Als gevolg hiervan zal er ook sprake zijn van een modal shift; vrachtvervoer gaat van weg over naar het water en daarmee verduurzaming van de transportsector.

Tijdelijk effect

Het project leidt tot zogenaamde uitgelokte investeringen bij het nautisch bedrijfsleven in Noordoost-Nederland. Denk aan de bouw van productiehallen, het vergroten van kantoorcapaciteit en de aanleg van kades en hellingbanen. De investeringen die hiervoor nodig zijn, zijn eerder ingeschat op tussen de € 50 miljoen en € 200 miljoen. Concreet hebben bedrijven al voor € 110 miljoen aan extra bedrijfsinvesteringen toegezegd als de sluisverbreding er komt.

Deze bedrijfsinvesteringen zorgen tevens voor tijdelijke, aanvullende werkgelegenheid van tussen de 635 en 2280 arbeidsjaren, met name in de Bouw, GWW en dienstverlening.

De realisatie van het project zelf levert tijdelijke werkgelegenheid op die Ecorys becijfert op 1530 arbeidsjaren, waarvan 790 arbeidsjaren directe werkgelegenheid.

Werkgelegenheidsimpuls, 3000 arbeidsplaatsen



“Met een grotere sluis kunnen we de refits binnenhalen wanneer we gaan samenwerken met de werven op Urk en Lemmer. Die afstand is voor ons, in tegenstelling tot Emden nu, prima te overbruggen. We gaan dan in Vollenhove € 25 miljoen extra investeren en 100 fte nieuw personeel aannemen. We zien verder geen locaties in Nederland die voor ons geschikt zijn en goed bereikbaar zijn voor ons personeel.”

Maurice Kok, logistiek manager Royal Huisman, Vollenhove



“Als de sluis er komt ga ik gelijk extra investeren in een grotere productiehal. Ook wil ik dan een droogdok aanschaffen en neerleggen voor het onderhoud van al onze schepen. En voor derden die reparatieklussen en onderhoud willen laten uitvoeren. We hebben het dan over een extra investering van € 5 miljoen. Nu wijken we voor het onderhoud van eigen schepen uit naar Polen. Ik heb een derde van de capaciteit nodig voor onze eigen schepen. Daarmee kan dat dok al uit. De resterende capaciteit kan ik vermarkten.”

Johan Hartman, algemeen directeur Hartman Shipbuilding Urk



“We gaan nu € 10 miljoen investeren in onze nieuwe buitendijkse werf. Als de sluis wordt verbreed investeer ik € 5 miljoen extra en zet ik gelijk in op refits van 60 meter.”

Lourens de Boer, general manager VCU Urk



“Als de sluis er komt gaan we 5 miljoen investeren in een tweede productiehal zodat we niet vijf, maar tien schepen per jaar kunnen aannemen. Wanneer de sluis is gerealiseerd kunnen we de werven van Kampen en Harlingen logistiek koppelen en daarvoor veel efficiënter bouwen.”

Pier Meinderts, TB Shipyards Kampen



“Als de sluis doorgaat zal ik extra gaan investeren en de capaciteit van mijn bedrijf in Kampen uitbreiden om onder andere coasters te kunnen ontvangen. We hebben het dan over een bedrag van tussen de 5 en 8 miljoen euro.”

Bert Weever, CEO Graansloot Kampen



Bron: maatschappelijke kosten-batenanalyse 2018

**Maatschappelijk
rendement tot 3,1**

Case

Flevokust Haven

Flevokust Haven is in 2018 geopend als nieuwe multimodale binnenhaven met een overslagkade en een havengebonden industrieterrein, gelegen ten noorden van Lelystad. Door de centrale ligging vlakbij de A6 en aan de hoofdvaartroutes van Amsterdam via Delfzijl naar Noord-Duitsland, naar Port of Zwolle en de IJssel en nabij vliegveld Amsterdam Lelystad Airport en de Hanzelijn kan de haven zich ontwikkelen tot een belangrijke logistieke schakel. Temeer omdat ze midden in een prominent agrarisch productiegebied ligt, waarbij de binnenvaart een uitstekend alternatief is voor het wegvervoer. Vervoer over water is immers schoner en vermindert de filedruk. De haven is geschikt voor op- en overslag van containers, projectlading en stukgoed.

Flevokust Haven is de laatst ontbrekende schakel in het Nederlandse binnenvaartnetwerk en ligt centraal in de noordelijke Rijn-IJsseldelta. Er zijn directe verbindingen met de zeehavens van Rotterdam, Antwerpen en Vlissingen en met de Europese corridors naar Oost-Europa. Daarmee is Flevokust Haven een

belangrijke schakel in de maritieme strategie van het Rijk. De nieuwe haven ligt op een strategisch gunstige locatie, aan één van de belangrijkste binnenvaartroutes van Nederland en vormt de ontbrekende schakel in een netwerk van achterlandhavens. Na een verbreding en verdieping van de Lorentzsluis in Kornwerderzand is ook shortsea transport met coasters richting de Oostzee en Noordzee mogelijk. Flevokust Haven is hier al op voorbereid.

Flevokust Haven is gerealiseerd door de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad. De provincie neemt de buitendijkse containerterminal en overslaghaven voor haar rekening. De gemeente tekende voor het binnendijkse, havengebonden industrieterrein. Het project is belangrijk voor de economische structuurversterking en de werkgelegenheid van Lelystad en omstreken. Provincie en gemeente investeren samen tientallen miljoenen in deze ontwikkeling. Het bedrijfsleven neemt eenzelfde investering voor haar rekening in het gebied.

Feiten en cijfers Flevokust Haven

- Binnendijks bedrijventerrein (115 hectare, waarvan eerst 43 uitgeefbaar), kavels voor bedrijven milieucategorie 3.1 – 5.3, categorie 2 mogelijk mits ondersteunend en havengebonden
- Buitendijkse containerterminal en overslaghaven; 400 meter kade, 5 hectare haventerrein uit te breiden tot 10 hectare





“Als terminalexploitant zien wij hier goede kansen. Met deze nieuwe regionale haven kunnen we vervoerders volop flexibiliteit en meer snelheid bieden bij het laden en lossen. Het Nederlandse netwerk van binnenvaarthavens is met de aanleg van Flevokust Haven aardig compleet. Met de vergroting van de sluis in Kornwerderzand kunnen we lading van onze klanten voor een groot deel direct naar belangrijke afzetgebieden rond de Noord- en Oostzee transporteren. Daarmee zijn we flexibeler in onze dienstverlening en ontlasten we de drukke zeehavens waar we frequente verbindingen mee onderhouden.”

Etienne Morriën,
directeur CTU Flevokust

Feiten en cijfers CTU Flevokust

- CTU is exploitant van containerterminal Flevokust Haven (5 hectare), alsook terminals in Utrecht en Tiel. CTU onderhoudt frequente lijndiensten met de havens van Rotterdam en Antwerpen
- Diensten: logistiek, op- en overslag, services en transport
- Terminal is juli 2018 in gebruik genomen
- Kade in gebruik: 200 meter en 200 meter in optie
- Verwachte overslag: 20.000 TEU in 2020

De vloot van de Duitse reder Deymann telt ruim 30 moderne tank-, vracht- en containerschepen. Ze vervoeren goederen op alle Europese waterwegen tussen de zeehavens Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen over de hele Rijn en het Europese netwerk van waterwegen. Tot de klantenkringen behoren logistieke dienstverleners alsook chemische en petrochemische industrie.



“Für uns als Containerreederei in der Binnenschifffahrt beginnt der Transport dort wo die Seeschifffahrt aufhört. Wir bringen die Waren weiter in Hinterland und Rheinaufwärts bis Basel. Ein Zugang für grössere Seeschiffe zum IJsselmeer würde den direkten Seetransport zu den anliegenden IJsselmeer Häfen ermöglichen und den Transport ins Hinterland mit Binnenschiffen deutlich stimulieren.

Wir, als Reederei Deymann, sehen die Bestrebungen die Seeschleuse in Kornwerderzand zu erweitern sehr positiv.”

Martin Deymann, Reederei Deymann, management GmbH & Co.KG



“Na realisatie van de sluis in Kornwerderzand is het mogelijk om met feeders van 4.000 ton direct naar Noord-Duitsland en Scandinavië te varen. Dat levert een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor Flevokust op. CTU zal bij het passeren van de 10.000 TEU grens een investeringsbeslissing nemen over de te plaatsen containerkraan. Coasters zijn breder dan binnenvaartschepen en om ze te kunnen laden en lossen is een grotere kraan nodig. Die extra investering is maximaal € 5 miljoen.”

Arenso Bakker, adviseur Flevokust Haven, Lelystad

“Direct naar Noord-Duitsland en Scandinavië varen”



Strategisch belang sluis Kornwerderzand

Ik schrijf deze visie vanuit mijn betrokkenheid bij recent onderzoek naar de ontsluiting van de logistieke hotspots in Overijssel¹. Hiervoor schreef ik een visie, nadat ik eerder een visiedocument voor het Trendbureau Overijssel opstelde² vanuit de brede vraag: Waar verdient Overijssel zijn geld mee in 2030?

In dit stuk vraag ik mij af: Waar verdient Noordoost-Nederland, de regio met goederenstromen gerelateerd aan de sluis in Kornwerderzand, in de toekomst zijn geld mee? Dit document is het resultaat van bovengenoemde bronnen en dient nadere verkenningen mogelijk te maken.

Sterke clusters met één topcluster bediend vanuit Kornwerderzand

Belangrijke, mogelijk aan de sluis Kornwerderzand gerelateerde, economische activiteiten in de regio zijn de hightech maakindustrie, de chemische industrie, sectoren vallend onder clean-tech en de opmars van de logistieke sector. Daarnaast is de agro-sector een factor van betekenis.

Economisch zeer kansrijk en in Fryslân en Overijssel sterk vertegenwoordigd is de watersector. En dan met name de maritieme maakindustrie met als spil de luxe-jachtbouw waarin Nederland wereldwijd toonaangevend is. Onderzoek naar het topsectorenbeleid merkt dit sterk geconcentreerde cluster aan als het enige cluster in het Noorden dat interessant is voor het rijksbeleid gericht op de topsectoren³. Het is daarmee een economisch 'kroonjuweel' en zeer belangrijk voor de economische structuur van genoemde provincies en een cluster dat ook in de toekomst gefaciliteerd moet worden.

Sluisverbreding belangrijk vanwege dynamiek superjachtbouw

Pielage et al.¹ geeft aan dat de superjachtbouw sterk profiteert van een verbrede sluis en vaarweg. Temeer daar er sprake is van een wereldwijde volumevergroting in deze sector. Luxe jachten worden langer, breder, hoger en dieper (en duurder). Bedroeg de lengte van het grootste jacht in ons land gebouwd in 2012 nog 95 meter, in 2015 was dit toegenomen tot 110 meter. Royal Van Lent (Kaag) gaat vanaf

2019 superjachten tot 160 meter bouwen, maar verhuist daarvoor naar Amsterdam om bij open vaarwater te zitten⁴. Vergroting van de sluis is voor dit topsegment in Noordoost-Nederland een must. De sterke specialisatie in deze sector maakt de regio kwetsbaar. Verhuizing is ook moeilijk vanwege de clusterrelaties in de regio. Toekomststudies naar de sector in 2040 of 2050 kunnen niet op basis van scenario's van het CPB/PBL plaatsvinden; die zijn veel te grof. Niche-onderzoek en maatwerkscenario's om het toekomstig verdienvermogen van de superjachtbouw te verdiepen zijn nodig. De sluis in Kornwerderzand speelt daarin een belangrijke rol.

Shortsea shipping: het boomt in het Oosten

Pielage et al.¹ verwacht ook positieve baten voor het shortsea-verkeer als de sluis wordt vergroot. Het omzeilen van de grote zeehavens noemt de studie als voordeel wanneer goederen uit de Baltic, Scandinavië en het Verenigd Koninkrijk rechtsreeks naar Overijssel, Drenthe of Flevoland worden vervoerd. De opbrengt is moeilijk met bestaande CPB/CPB-scenario's te berekenen, omdat daarin weinig rekening wordt gehouden met ontwikkelingen als near-sourcing en grootschalige investeringsprogramma's zoals het 'Belt and Road Initiative'.

Mijn eerdere visie voor Overijssel droeg als titel 'Het daagt in het Oosten!' De Nederlandse invoer vanuit de drie grootste economieën in Oost-Europa groeide tussen 2010 en 2017 met 40 procent. De uitvoer steeg met 49 procent: 'Het boomt in het Oosten!' zou ik nu schrijven. In dezelfde periode groeiden de goederenstroom met de drie grootste economieën in West-Europa met slechts 20 procent. De importgroei vanuit China ligt met 16 procent ook onder het niveau van Oost-Europa (exportgroei vanuit Nederland is wel 114 procent)⁵. Voorzien wordt een aanzienlijke toename van de Oost-Europese goederenstroom, waarin shortsea shipping een belangrijke rol kan spelen. Ook dit is moeilijk uit bestaande CPB-scenario's te halen en vraagt maatwerk.

Nieuwe economische activiteiten: ook belangrijke goederstromen mogelijk

Ten slotte verwachten Pielage et al.¹ een belangrijke toekomstige rol van nieuwe economische activiteiten, zoals de biobased en circulaire economie, in de hotspots. Hierin is internationalisering, naar lokale herkomst, een belangrijk gegeven. Veel van de grondstoffen voor de biogebaseerde economie worden met zeeschepen aangevoerd vanuit herkomstlanden. Oost-Europa kan daarin een rol spelen. Bij de circulaire economie gaat het om refurbishing en hergebruik, maar uiteindelijk ook om recycling. In Port of Zwolle wordt er inmiddels omvangrijk gerecycled (Hoebee bijvoorbeeld). Het recyclingproduct schroot is bijvoorbeeld verantwoordelijk voor zes procent van de Nederlands export⁶, uitgedrukt in tonnen.

De kans is groot dat ook de scheepsbouw in de regio gaat profiteren van de groot-schalige bouw van windmolenparken. Hiervoor zijn gespecialiseerde vaartuigen nodig voor onderhoud en bevoorrading. Omdat de tendens in deze markt richting grootschaligheid gaat, windmolens worden steeds groter, zal de benodigde vloot ook bestaan uit relatief grote schepen.

Een andere interessante ontwikkeling, en markt, is die van de zeelandbouw: de teelt van zeewier bijvoorbeeld. Ook hiervoor moeten in de toekomst schepen worden gebouwd. Net zo goed als er vervoerstromen op gang komen naar, en verwerkt zullen worden in, de Nederlandse binnenhavens; gericht op biobased verwerking.

Strategisch belang Kornwerderzand

Het strategisch belang van de sluis Kornwerderzand ligt in het faciliteren van het verdienvermogen van een aantal sterke economische clusters in de komende decennia. De maritieme maakindustrie met haar superjachten geldt als een ijzersterke parel. Daarnaast gaat het om sterke bestaande clusters en de potentie die deze clusters hebben in de handel met Noord- en Oost-Europa. Tenslotte speelt de belofte van nieuwe economische activiteiten als circulaire en biobased economy—een ontwikkeling waar het Rijk actief op inzet—duurzame energiewinning en overige activiteiten op zee. Activiteiten die volop economische kansen bieden.



Bart Kuipers, senior researcher Erasmus
Centre for Urban, Port and Transport economics

¹B.A Pielage et al. (2018) Onderzoek naar de multimodale en synchromodale ontsluiting van logistieke hotspots in Overijssel, Deventer: Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs BV

²B. Kuipers (2016) Het daagt in het oosten! Logistiek-economische structuurveranderingen en de impact op Overijssel, Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam | Erasmus UPT.

³O. Raspe, A. Weterings, M. Geurden-Slis en G. van Gessel (2012) De ratio van ruimtelijk-economisch topsectorenbeleid, Rotterdam: Planbureau voor de Leefomgeving en CBS., p.16.

⁴M. van den Bossche et al. (2017) De Nederlandse Maritieme Cluster. Monitor 2017. Rotterdam: Nederland Maritiem Land, p.159-160.

⁵CBS Statline. Drie grootste landen Oost-Europa: Polen, Hongarije & Tsjechië, West-Europa: Duitsland, Frankrijk en VK.

⁶CBS Statline

**“Sluis faciliteert
verdienvermogen aantal
sterke economische
clusters de komende decennia”**

Case

Harlingen en Makkum

Harlingen telt maar liefst negen havens, waarvan de historische havens gericht zijn op recreatie- en chartervaart (Bruine vloot). De Visserijhaven, Industriehaven, Nieuwe Industriehaven (zeehavens) en haven Oostpoort (binnenhaven aan Van Harinxmakanaal) hebben een bedrijfsmatige invulling.

De zeehaven is belangrijk voor de regio. Afgezien van kotters en veerboten, meren er coasters, zeeschepen en binnenschepen aan voor aan-, afvoer en overslag van containers en goederen via weg- en watertransport. Het Harlinger Overslag- en Veembedrijf faciliteert de meeste activiteiten. Belangrijke producenten in de haven zijn Esco Zout en de Spaansen Groep. Prominent aanwezig zijn tevens de scheepswerven TB Shipyards, Icon, Barkmeijer en Damen Shiprepair.

De industriehavens beschikken over 1500 meter kade en zijn direct bereikbaar vanaf de Noordzee via een vaargeul met een gemiddelde diepte van 7.50 meter. Gezien de ligging aan open zee, heeft Harlingen minder direct belang bij een betere verbinding met het IJsselmeer. Voor de achterlandverbindingen van de zeehaven en

doorvoer van goederen is de route wel belangrijk.

De reparatiewerven hebben weinig ruimte en er is in Harlingen geen uitbreidingsmogelijkheid meer bij de kwetsbare Waddenzee. Voor extra orders zijn zij deels afhankelijk van samenwerking met werven rond het IJsselmeer die als toeleverancier van onder andere scheepssecties kunnen fungeren. Het wordt dan ook mogelijk de grootste binnenvaartschepen (135 x 18 meter) van Europa te gaan onderhouden; iets waarvoor nu te weinig capaciteit is. Daarnaast gebruiken de werven rondom het IJsselmeer de haven van Harlingen om hun schepen op te leveren en voor proefvaarten.

Makkum

In Makkum heeft vooral Koninklijke de Vries, én met haar een groot aantal gelieerde onderaannemers en toeleveranciers in het achterland, belang bij de sluisverbreding. De Vries vormt samen met Van Lent (Kaag en Amsterdam) en De Voogt Naval Architects sinds 1948 de Feadship Group. In totaal werken hier 1800 mensen.

Harlingen industriehavens

- Oppervlak: 100 hectare
- Beschikbaar: circa 7 hectare
- Functies: aan- en afvoer van goederen via zee, weg en binnenvaart, containeroverslag, koel- en vrieshuizen, bewerking grondstoffen als zand en grind, scheepsbouw, en -reparatie, offshore, visveiling en thuishaven Harlinger en Urker kotters (visserijhaven)
- Goederenoverslag zee- en binnenvaart: 4.12 miljoen ton (2017)
- Containers: 23.673 TEU



Feadship is wereldmarktleider in het topsegment van de superjachtbouw. Jachten met waarden van tussen de € 50 en € 150 miljoen worden in Makkum ontworpen en (grootendeels) gebouwd. De werf in Makkum biedt werk aan 400 arbeidskrachten. Personeel wordt door het ROC opgeleid op de eigen bedrijfsschool.

Tweede klimaathal

De Vries heeft veel baat bij het verbreden van de sluis. Ze bespaart dan niet alleen fors op het via Amsterdam naar buiten loodsen van slechts gedeeltelijk afgebouwde schepen, maar kan vooral ook de lucratieve refit markt (vernieuwbouw) beter bedienen. De werf gaat een tweede (grotere) klimaathal met droogdok bouwen in Makkum. Ze neemt daarmee een voorschot op de verbreding van de Lorentzsluis. Met deze investering, van rond de € 35 miljoen, is minimaal 85 fte directe werkgelegenheid en 25% extra flexibele inhuur gemoeid.

Ook de recreatievaart op en vanaf Makkum heeft belang bij de sluisverbreding die zorgt voor een verbeterde toegang naar en vanaf de Waddenzee. In de huidige situatie kunnen de wachttijden in de zomer flink oplopen.



Uitbreiding Koninklijke De Vries, Makkum

Eind 2017 besloot De Vries Makkum een tweede klimaathal te bouwen van maar liefst 166 x 41 x 28 meter, inclusief een droogdok van 140 x 21,5 meter. Hiermee anticipeert de bouwer van superjachten niet alleen op een groeiende opdrachtenportefeuille, maar ook op de trend dat deze jachten steeds langer en breder worden, met meer diepgang. Het bouwen in een zoetwatermilieu, onder geconditioneerde omstandigheden, is een vereiste. Met de nieuwe hal wordt hieraan voldaan. Met de investering van € 35 miljoen verwacht de werf een omzetgroei van circa 30% te realiseren, naar € 190 miljoen/jaar.

Feiten en cijfers De Vries Makkum

- Omzet: € 150 miljoen
- Werknemers: 400 (290 fte's)
- Disciplines: staal, aluminium, werktuigbouw en leidingwerk, timmeren interieur en exterieur, RVS en schilderwerk
- Verwachte extra werkgelegenheid (na uitbreiding: 100 (+ 85 fte)
- Effecten bij zusterbedrijven en aannemers: + 320 fte/jaar



“Wij juichen toe dat een top of the bill jachtbouwer in de wereld in Makkum wil uitbreiden. Dat betekent een impuls voor de werkgelegenheid in de maritieme sector in het Noorden. De werkgelegenheid zal verdubbelen voor lassers, schilders, houtbewerkers en ontwikkelaars van hoogwaardige technologie. Een bijkomstig effect is dat de bedrijfsschool en de Yacht Builders Academy meegroeit.”

Maarten Offinga, wethouder
Súdwest-Fryslân



“Er wordt weleens gedacht dat we de werf simpelweg kunnen oppakken en elders kunnen voortzetten. Maar zo werkt dat niet. Al was het maar omdat we ons hier hebben omringd met een team vaklieden dat in dit specialistische werk uit de voeten kan. Zo iets bouw je elders niet zomaar weer even op.”

Sijbrand de Vries, directeur
Koninklijke De Vries,
(interview VNO-NCW, 2014)



“Als de sluis er komt gaan we € 5 miljoen investeren in een tweede productiehal zodat we niet vijf, maar tien schepen per jaar kunnen aannemen. Wanneer de sluis is gerealiseerd kunnen we de werven van Kampen en Harlingen logistiek koppelen en daardoor veel efficiënter bouwen.”

Pier Meinderts, TB Shipyards
Kampen



“Als de verbreding van de Lorentzsluis doorgaat, gaan wij een tweede productiehal van 130 x 25 meter in Papendrecht bouwen. Een investering van € 15 miljoen. De extra grond kost nog eens zo'n € 5 miljoen. Het personeelsbestand zal, net als de inzet van flexibele co-builders, met zo'n 65 fte's toenemen.”

Arjen Dekker, algemeen
directeur Scheepswerf Slob,
Papendrecht (toeleverancier
Koninklijke De Vries, Makkum)

“Dat betekent een impuls voor de werkgelegenheid in het Noorden”





**Jaarlijks
1400 leerlingen
en 2500 cursisten**

Vestigingsvoorwaarden maritieme sector

Arbeidsmoraal en aanwezigheid vaklieden en kennisinstellingen wegen zwaar

De Nederlandse maritieme sector, die het in het internationale speelveld vooral van het leveren van toegevoegde waarde en innovatie moet hebben, is sterk gebaat bij – zo niet afhankelijk van – de aanwezigheid van goed opgeleide vakmensen en hoger geschoold personeel. Dit is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor in deze sector actieve bedrijven. En een belangrijke reden om niet te verkassen als er hierin ter plekke wordt voorzien. Dit gaat op voor de havens in Rotterdam en Amsterdam, maar in dezelfde mate voor de maritieme sector in Noordoost-Nederland. Of zoals Sijbrand de Vries in een recent interview aangaf: “We zijn blij met onze vaklieden en de arbeidsmoraal waar we hier op kunnen rekenen. Dat bouw je elders niet zomaar weer even op.”

Voor dezelfde De Vries Makkum is dat een belangrijke reden om uit te breiden in Makkum en niet elders. Vanuit dezelfde redenatie investeert de onderneming, binnen Feadship, in opleiding en (bij)scholing van medewerkers. Zo zijn Damen en Feadship de oprichters van de Nederlandse Maritieme Academy (NMA) alsook de in 2017, met Rijks- en provinciale steun, opgerichte Yacht Builders Academy. Beide in nauwe samenwerking met regionale kennisinstellingen, branche-organisaties alsook collega scheepsbouwers en (onder)aannemers en toeleveranciers.

Duurzame kennis

Binnen de Netherlands Maritime Academy ontwikkelen scheepsbouwers, toeleveranciers en de brancheorganisatie (NMT) trainingen die ze binnen het samenwerkingsverband beschikbaar stellen. Onder meer op het gebied van speciale technieken en innovaties op het terrein van duurzame technologie, waarin Nederland wereldmarktleider is.

Het nautisch cluster werkt sowieso nauw samen met kennisinstellingen in het beroepsonderwijs. Zo tellen het nautisch vmbo, mbo en hbo 250 docenten, ruim 1400 leerlingen en studenten en 2500 cursisten jaarlijks. Op het terrein van Feadship in Makkum bevindt zich bijvoorbeeld de (gezamenlijke) bedrijfsschool van ROC Friese Poort voor de jachtbouw. Hiervan maakt ook het samenwerkingsverband Yacht Builders Academy gebruik.

Yacht Builders Academy

De Yacht Builders Academy is in 2017, met steun van het Rijk, de provincie Fryslân, gemeenten in Zuidwest-Friesland, het bedrijfsleven en ROC Friese Poort, opgericht om te voorzien in de toenemende vraag naar goed opgeleid personeel in de jachtbouw. Het initiatief zet niet alleen in op het adequaat en gericht opleiden van vakmensen, maar heeft ook een aanzuigende werking op jongeren. Inzet is een groei van het aantal studenten van 185 in 2017 naar 370 in 2021.

“We zijn blij met onze vaklieden en de arbeidsmoraal waar we hier op kunnen rekenen”

Maar liefst 36 regionale partners zijn aan het initiatief verbonden dat naadloos aansluit bij één van de speerpunten in de door het Rijk opgestelde Nederlandse Maritieme Strategie:

Het samen voorzien in adequate opleidingseisen en een samenhangende onderwijsstructuur.

Samenwerking

In dezelfde lijn past ook de eerste aanzet tot samenwerking tussen de op de maritieme techniek gerichte mbo-opleidingen in Rotterdam (STC Rotterdam), Sneek (Friese Poort), Groningen (MSO) en Den Helder (Defensie). Samen goed voor ruim 600 studenten. In Kampen (ROC Deltion) en Papendrecht (ROC Da Vinci) worden de werven voornamelijk bediend vanuit de mbo-opleiding werktuigbouwkunde.

Op hbo-niveau wordt maritieme techniek aangeboden in Rotterdam en Leeuwarden (NHL Stenden Hogeschool). Verder verstrekken de Friese Poort op Urk, STC in Rotterdam en de Maritieme Academie in Harlingen nautische opleidingen, waarbij in Friesland ook de modernste simulatoren voor de zee- en binnenvaart beschikbaar zijn.



**Aanzuigende
werking
op jongeren**





“We willen het aantal studenten graag fors uitbreiden. Er is vraag genoeg vanuit de markt, maar techniek is niet zo populair. Wanneer de sluis er komt, starten we een grote wervingscampagne om tijdig voldoende personeel te kunnen leveren. Daarvoor hebben we vorig jaar ook al met 36 partners de Yacht Builders Academy opgezet.”

Meinte Visser, opleidingsmanager
ROC Friese Poort



“Onlangs is mij nog de werf in Zaandam aangeboden. Die zit op ruimer water. Ik doe dat niet, want dat zou een grote mislukking worden. Dan verlies ik mijn personeel, mijn vakmanschap. Bovendien moet ik helemaal opnieuw beginnen, dat kost jaren. Op Urk is mijn basis op orde en kan ik tijdig nieuwe mensen opleiden. Mijn personeel is mijn werf.”

Daan Balk, CEO Balk Shipyard Urk



“Onze kennis zit in de mensen. Het merendeel van ons personeel is vakman. We hebben het dan over 462 medewerkers, waarvan 84 hbo-ers op de engineering en 378 mbo-ers in de werkplaats. Bijna iedereen is minstens tien jaar in dienst en veertig jaar is geen uitzondering. De meesten komen op de fiets naar het werk.”

Maurice Kok, logistiek manager
Royal Huisman, Vollenhove



“Onze afdeling engineering/projectbegeleiding blijft in Burgum. Die tachtig medewerkers zijn ons belangrijkste werkkapitaal en die gaan niet verhuizen. In 1999 hebben we de werf in Hoogezand gesloten. Het personeel kreeg 100% baangarantie, verhuisvergoedingen, reiskosten en meer aangeboden. Van de 76 personeelsleden, zijn er twee meeverhuisd naar Gorinchem. De rest nam afscheid. Een enorme aderlating.”

Erik Schultz, Damen Shipyard
Gorinchem

“Van de 76 personeelsleden, zijn er twee meeverhuisd naar Gorinchem. De rest nam afscheid. Een enorme aderlating”

Case

Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

De Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) is een nieuw te realiseren buitendijkse haven op Urk die zich primair richt op (internationale) maritieme dienstverlening. Dit initiatief is een aantal jaar geleden gestart onder de naam Flevoport. De maritieme dienstverleners op Urk zijn topspelers in hun sector en binden wereldwijd bedrijven aan zich. Ze staat aan de wieg van belangrijke innovaties zoals pulvisserij, nieuwe hybride aandrijvingssystemen en scheepsmotoren voor beroepsvaart, hypermoderne schepen voor transport van windmolenonderdelen, composiettoepassingen en sonarsystemen. Deze innovaties vinden hun weg in andere sectoren en leveren wereldwijd toegevoegde waarde.

De ontwikkeling van de servicehaven versterkt de regionale economie en is noodzakelijk voor het behoud en de groei van de maritieme sector op Urk. Bedrijven kunnen niet meer uitbreiden in de bestaande, in de dorpskern gelegen, haven die diverse functies herbergt. De uitbreiding is ook nodig vanwege de toenemende vraag naar steeds groter wordende

schepen. De dimensionering van de nieuwe, zuidelijk van de dorpskern gelegen, haven is afgestemd op de verbrede sluis in Kornwerderzand. De haven gaat een belangrijke schakel vormen in de Nationale Maritieme Strategie en gaat er mede voor zorgen dat de sector blijft meedraaien in de wereldtop.

Op verzoek van de ondernemers ontwikkelt de provincie Flevoland de geschetste maritieme infrastructuur om de eenzijdige economie van Noordelijk Flevoland een bredere basis te geven en het mondiaal toonaangevende maritieme cluster op Urk te behouden. De realisatie van de nieuwe servicehaven is een miljoeneninvestering voor de Provincie. Datzelfde geldt voor de realisatie van het maritieme bedrijventerrein door de gemeente Urk en voor de maritieme ondernemers. Zij investeren in de verplaatsing en de uitbreiding van hun bedrijven. Alles bij elkaar gaat het om investeringen van minimaal € 100 miljoen. De voorbereidingen voor de aanbesteding van de nieuwe servicehaven zijn in volle gang. Volgens planning wordt deze in 2022 opgeleverd.

Feiten en cijfers MSNF

- De nieuwe servicehaven (10 hectare) komt buitendijks te liggen en krijg een kadelengete van 1000 meter.
- De haven wordt uitsluitend gebruikt voor maritieme service-activiteiten, zoals scheepsbouw en -onderhoud. Laad- en losactiviteiten vinden in Flevokust Haven plaats (Lelystad).
- De servicehaven wordt voorzien van een golfbreker ter bescherming bij harde wind.
- De Provincie Flevoland en gemeente Urk investeren tientallen miljoenen in realisatie en infrastructuur (o.a. uit Zuider-ZeeLijn-middelen).
- Het bedrijfsleven investeert minimaal € 80 miljoen in bedrijfsverplaatsingen, capaciteitsuitbreiding en de aanleg van een liftfaciliteit.
- Oplevering gepland in 2022





“De verbreding en verdieping van de sluis in Kornwerderzand betekent een belangrijke impuls voor onze bedrijfsvoering. De markt vraagt om steeds grotere superjachten en de huidige afmetingen van de sluis zijn een belemmering in de doorgroei van onze activiteiten. Als de sluis er komt, ga ik € 5 miljoen extra investeren. Op Urk, want mijn werf is mijn personeel. Zonder hen zou ik het niet doen.”

Daan Balk, CEO Balk Shipyard



“In 2020 starten we de bouw van onze nieuwe werf op Urk. Normaal zou daar een scheepslift van 800 ton komen te staan. Maar wanneer besloten wordt dat de grote sluis in Kornwerderzand doorgaat, gaan we daar een scheepslift van 1200 ton neerzetten en gelijk uitbreiden met 50 man extra personeel. De extra investering is dan 5 á 6 miljoen euro en dat gaan we dan snel terugverdienen met de extra orders die we krijgen.”

Lourens de Boer, general manager VCU Urk



“Ik heb hier nu tien schepen gebouwd en de elfde is onderweg. Ik moet ze ook elke twee jaar onderhouden. Dat doen we nu bijvoorbeeld in Polen. Als de sluis er komt, investeer ik € 5 miljoen extra en leg ik een droogdok in de haven neer.”

Johan Hartman, directeur Hartman Marine Group, Urk



“Schepen worden steeds groter en hebben meer diepgang, ook op de binnenwateren. Dit gegeven, alsook de groei van de vervoersstromen over water, vraagt om een bredere en diepere doorgang via de Afsluitdijk én verdieping van de vaargeul. Als dat niet gebeurt, wordt Urk ernstig belemmerd in haar maritieme groeiambities.”

Eef de Vries, bedrijfsleider haven Urk

Het bedrijfsleven op Urk investeert minimaal € 80 miljoen in uitbreiding, bedrijfsverplaatsingen en havenfaciliteiten

Eef de Vries,
bedrijfsleider haven Urk



COLUMN

Onvoldoende capaciteit

De Haven van Urk is van oudsher een echte visserijhaven. Urk is al decennialang marktleider en trendsetter op visserijgebied in Nederland. Door overheidsregels en sanering van de vloot is de visserijsector gedwongen om te schakelen naar duurzaam en innovatief. De meeste vis wordt nu aangeland in Harlingen en Lauwersoog. Door het verdwijnen van de dagelijkse visserij kwam de opmars van het cluster maritieme bedrijven op Urk in een stroomversnelling. Ondernemingen die van oudsher georiënteerd waren op de visserij sloegen hun vleugels uit naar andere sectoren en verbreedden hun activiteiten.

Deze ontwikkeling gaf Urk op maritiem vlak vleugels. Het cluster maritieme bedrijven op Urk blijkt uitermate concurrerend te zijn en trekt veel bedrijvigheid naar de haven. Dit lijkt niet te stoppen. Urk ontwikkelt zich in rap tempo tot het maritieme centrum van Noord-Nederland. De bestaande haven is te klein om de groei van het maritieme cluster te faciliteren. Havenuitbreiding is hard nodig om te voorkomen dat bedrijven, kennis en werkgelegenheid verdwijnen. Uniek is dat de uitgeefbare gronden van het te realiseren havencomplex op voorhand al zijn afgezet bij geïnteresseerde ondernemers.

Schepen worden steeds groter en hebben meer diepgang, ook op de binnenwateren. Dit gegeven, alsook de groei van de vervoersstromen over water, vraagt om een bredere en diepere doorgang via de Afsluitdijk én verdieping van de vaargeul. Als dat niet gebeurt, wordt Urk ernstig belemmerd in haar maritieme groei-ambities.

De Maritieme Servicehaven op Urk zal ook zonder de verbreding van de sluis een gezonde bedrijfsvoering kennen. Het project Kornwerderzand zal echter tot extra private investeringen en omzetverhoging gaan leiden. Zo zijn er bijvoorbeeld drie ondernemers bezig met het opzetten van een gezamenlijk hellingbedrijf. Wanneer het sluisproject doorgaat, gaan zij extra investeren in de capaciteit en omvang hiervan.

De sluisverbreding en verdieping van de vaargeul is ook van groot belang voor onze bestaande activiteiten. De vissersschepen die Urk nu vanwege hun grootte niet of met veel moeite kunnen bereiken, zijn dan weer in staat om naar de thuishaven Urk te komen voor onderhoud.

Urk telt veel jeugd. Ongeveer de helft van de inwoners is jonger dan 23 jaar. Dit, gecombineerd met het feit dat zo'n 80 tot 90 procent van de jeugd op Urk blijft wonen en werken, vraagt veel nieuwe werkgelegenheid. Urkers staan bekend om hun uitstekende arbeidsmoraal. Mede daardoor is de werkloosheid zeer laag en dat willen we graag zo houden. Het faciliteren van de groeiambities van het maritieme bedrijfsleven is daarom essentieel. De verruiming van de sluis in Kornwerderzand en de verdieping van de vaargeul zijn voor ons dan ook van zeer groot belang.





Reikwijdte sluisverbreding groot

De sluisverbreding leidt niet alleen tot extra, uitgelokte investeringen en directe werkgelegenheid in de IJsselmeerregio, maar heeft ook een sterk bovenregionaal effect. Zo worden de door congestie op weg- en waterverbindingen bedreigde mainports Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen ontlast. Minstens zo interessant is dat de vele honderden miljoenen die samen door Rijk en bedrijfsleven in Noordoost-Nederland worden geïnvesteerd in de rest van het land tot omzet- en werkgelegenheidsgroei leiden. Dit effect mag niet worden onderschat.

Mooi voorbeeld is het plaatje dat Koninklijk De Vries overlegt naar aanleiding van de investering van € 35 miljoen in een nieuwe, tweede klimaathal in Makkum. Ze verwacht hiermee een omzetgroei van € 40 miljoen jaarlijks te genereren en werk te bieden aan een kleine 100 man extra personeel (85 fte's).

*Bovenregionaal
werkgelegenheids-
effect groter*

Mooie cijfers, maar opvallend is dat het werkgelegenheidseffect elders een factor vier groter is. Dit strookt met cijfers die aangeven dat bouwers van luxe jachten zelf zo'n 25% van de productie voor hun rekening nemen. 40% belandt bij onderaannemers en 35% is inkoop. Dat een belangrijk deel van de omzetgroei buiten de regio zijn beslag krijgt, zien we in het andere plaatje. Het gaat hier om leveranciers die niet tot de Feadship groep behoren.

Ook bij Royal Huisman in Vollenhove zorgen vergelijkbare investeringen voor dezelfde, bovenregionale effecten.

De havens, die een impuls krijgen van de sluisverbreding, zijn tevens belangrijke logistieke knooppunten die bedrijvigheid aantrekken én versterken. Los van watergebonden activiteiten, vinden we op haventerreinen ook industrie en dienstencentra. De aanzuigende werking wordt ook door het Rijk onderkend en gefaciliteerd.

Het Rijk hecht ook veel waarde aan een goede bereikbaarheid van havens en achterland én het stimuleren van multimo- daal vervoer waarmee autokilometers kunnen worden beperkt en het milieu ontlast. De IJsselmeerroute over Kornwerderzand, van en naar Noordoost-Europa, levert een belangrijke bijdrage aan deze doelstellingen, waaronder een forse reductie van de CO₂ uitstoot.

Deze facetten worden dan ook belicht en uitvergroot in de door het Rijk opgestelde Nederlandse Maritieme Strategie 2015 – 2025 die er voor moet zorgen dat het Nederlandse maritieme cluster haar sterke, internationale concurrentiepositie minstens behoudt en waar mogelijk versterkt. Een gunstig vestigingsklimaat, goede bereikbaarheid, innovatie, milieu- en veiligheidsaspecten en een samenhangende onderwijsinfrastructuur zijn daarin de speerpunten.

*Nederlandse Maritieme
Strategie: internationale
concurrentiepositie
samen versterken*

Koninklijke De Vries breidt uit

Koninklijk De Vries Makkum investeert € 35 miljoen in uitbreiding van haar capaciteit. Bijgaande illustraties geven een beeld van het bovenregionaal economisch effect.



DUTCH BUILD

Bedrijfsaandeel	Extra aan
Makkum	940.000
Sib	275.000
De Bork	125.000
De Voegt	80.000
Alberda	60.000
HTI	25.000
Overig Ned.	740.000
Totaal	1.625.000

* 300 toe extra p.j.

Omzetgroei per regio van leveranciers die niet tot de Feadship-groep behoren



Verbeteren achterlandverbindingen

Een vlotte doorstroming van het netwerk is van groot belang met het oog op de achterlandverbindingen van de zeehavens. De Rijksoverheid zal in het kader van Beter Benutten samen met decentrale overheden en bedrijfsleven de benutting van de belangrijkste (inter)nationale achterlandverbindingen verbeteren, alsmede komen tot een efficiënter gebruik van multimodale knooppunten en omliggende bedrijfsterreinen.

Gezamenlijke uitdaging

Het optimaliseren van de positie van Nederland als logistiek knooppunt in Noordwest-Europa draagt bij aan het verder uitbouwen van de betekenis van ons land als maritieme natie. Overheid en bedrijfsleven staan hier voor een gezamenlijke uitdaging. De bereikbaarheid van Nederland moet worden vergroot, waarbij congestie moet worden teruggedrongen. Hiervoor moeten alle modaliteiten worden ingezet, waarbij met name vervoer over de binnenwateren en short sea uitstekende mogelijkheden bieden.

Bron: Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025



“We hebben een duurzame relatie met onze onderaannemers, onze co-builders. 45% van een schip is bij ons inkoop (motoren, pompen, onderdelen, etc), 35% is eigen werk (vooral uren) en 20% is werk van de onderaannemers (timmerwerk, elektra, enz.).”

Erik Schultz, Damen Shipyards

**Overheid en bedrijfsleven staan hier voor een
gezamenlijke uitdaging. De bereikbaarheid van
Nederland moet worden vergroot.**





Ambassadeurs

Menig overheid, bedrijf en belangenorganisatie heeft de afgelopen periode te kennen gegeven baat te hebben bij – en achter de plannen te staan voor – de verbreding van de sluisdoorgang en verdieping van de vaargeul richting Kornwerderzand. Op deze pagina een greep uit de vele voorstanders.

Provincies

Fryslân
Flevoland
Overijssel
Drenthe
Groningen

Gemeenten

Harlingen
Súdwest-Fryslân
Fryske Marren
Meppel
Kampen
Zwolle
Noordoostpolder
Lelystad
Urk

NGO's

VNO-NCW
Koninklijke BLN-Schuttevaer
EVO
SEA Europe
EFIP (European Federation of Inland Ports)
Wirtschaftsbund Hanse
North Sea Fisherman's Organisation Ltd, Engeland

Bedrijfsleven Nederland

Balk Shipyards
Barkmeijer Shipyards
Bodewes Groep
Damen Shipyard
Koninklijke De Vries
Royal Huisman
Hartman Marine Group
Hoekman Shipbuilding
Esco, Harlingen
Graansloot, Kampen
Peters Shipyards
Scheepswerf Slob, Papendrecht
TB Shipyards
Veka Bijlsma
Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland
Flevokust Haven
Port of Zwolle
Zuiderzeehaven Kampen
Harlingen/Makkum
CTU Flevokust
VCU Urk
Bedrijvenkring Urk
MBI Beton
Hoeben RDM
Gargill

Bedrijfsleven internationaal

Y.Co, Monaco
Centromost, Polen
Isoclima S.p.A, Italië
Lanka Marine, Italië
Greenergy, Engeland
Prad, Polen
Sestran, Schotland
Aamodt Fiskeri, Noorwegen
Vastra Götaland, Zweden
Vegoil, Zweden
Fischerei Genossenschaft Elsfleth, Duitsland
Reederei Deymann, Duitsland
Gerdes Bereederungs GmbH & Co, Duitsland
KFS Biodiesel GmbH & Co, Duitsland
MARIKO GmbH Leer, Duitsland
Metrica Interior, Duitsland
Vedder GmbH, Duitsland
Voith Turbo GmbH & Co, Duitsland
Camper & Nicholson, Frankrijk
Olgarry Fishing Company Ltd, Ierland
Isoclima, Italië
Partner Stocznia, Polen
Prad Engineering, Polen
Bio Oil Group, Oostenrijk en Slowakije
Claassen Shipyards, Zweden
Shipyard Leda, Kroatië



Colofon

Uitgave

Dit is een gezamenlijke uitgave van de provincies Fryslân, Overijssel en Flevoland en de gemeenten Súdwest-Fryslân, Harlingen, Fryske Marren, Mep-
pel, Zwolle, Kampen en Urk.

Coördinatie

Provincie Fryslân en gemeente Súdwest-Fryslân

Concept, vormgeving en redactie

Schrijfburo Terwisscha & Wagenaar | Twonline

Drukwerk

Dekker Creatieve Media & Druk, Leeuwarden

© **Provincie Fryslân, gemeente Súdwest-Fryslân,**
september 2018



Disclaimer

Bij de totstandkoming van deze uitgave is de grootst
mogelijke zorgvuldigheid betracht. Desalniettemin
kan de uitgever geen verantwoordelijkheid nemen of
aansprakelijk worden gesteld voor mogelijk ver-
keerde informatie.

