Gemeenteraad

Datum

19 september 2023

Onderwerp	Uw kenmerk	Aantal bijlagen
Besteding DUB in Haven Elzenburg	IdV	5

Voorstel

1. In te stemmen met de afspraken en voorwaarden die zijn vastgelegd in de Head of Terms Agreement.
2. Het beschikbaar stellen van een totaal investeringsbedrag van € 7,6 miljoen. Hiervan wordt € 7 miljoen ingezet voor de voorbereiding en feitelijke realisatie en € 0,6 miljoen voor de dekking van de interne gemeentelijke kosten.
3. De kosten worden gedekt uit:
    a. De reserve Quick wins binnenhavens: € 3,8 miljoen
    b. Extra claim in de programmabegroting 2024 2-207: € 3,8 miljoen
4. Deze extra claim integraal af te wegen bij de bespreking van de programmabegroting 2024-2027 (november 2023).

Aanleiding

In 2012 heeft de gemeente Oss een subsidie van het ministerie van Infrastructuur & Mobiliteit ontvangen in het kader van de decentralisatie uitkering binnenhavens (DUB). Hiermee konden gemeente en bedrijfsleven samen investeren in uitbreiding van de containeroverslag in de haven Elzenburg. De jaren daarna is intensief overleg gepleegd met de 2 belangrijkste partijen in het havengebied (OOC en BMC) over de uitvoering van deze regeling. Dat overleg heeft geleid tot een concreet uitvoeringsplan. De gemeente meende in 2019 een deal te

hebben met deze 2 partijen over uitbreiding van de containerterminal. Echter, toen op het laatste moment discussie ontstond over de uitgangspunten van de deal is de gemeente een juridische procedure gestart die gericht was op nakoming van de precontractuele afspraken. Omdat partijen daarna middels mediation met elkaar in gesprek zijn getreden over de discussiepunten is de Rechtbank verzocht om de zaak "on-hold" te zetten. Sinds begin dit jaar hebben partijen - als uitkomst van dat mediation traject - gesproken over nieuwe uitgangspunten voor de samenwerking. De wijzigingen in de markt gedurende de afgelopen jaren vragen namelijk om een andere aanpak, maar ook om een inhaalslag. Uit die gesprekken is een hernieuwd voorstel ontstaan voor het gebruik van de DUB-subsidie dat thans voorligt ter besluitvorming.

Toelichting

A. Toekenning DUB-subsidie t.b.v. uitbreiding containerterminal

- De gemeente is met OOC Beheer B.V. (overslagterminal) en BMC Investments B.V. (investeerder en grondeigenaar) sinds 2012 in gesprek over de containeroverslag in de haven van Oss. Voor deze ontwikkeling heeft de gemeente een uitkering ontvangen uit de regeling Decentralisatie Uitkering Binnenhavens (DUB). Het gaat daarbij om een bedrag van € 3,8 miljoen dat in september 2012 ook daadwerkelijk is ontvangen van het (toenmalige) Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een van de voorwaarden in de regeling was dat de gemeente hetzelfde bedrag inlegt als cofinanciering en een blijvende betrokkenheid houdt. Er is destijds voor gekozen voor een constructie waarbij de gemeente de gronden zou kopen van BMC om deze vervolgens in erfpacht uit te geven aan OOC.
- De raad heeft in 2017 besloten tot aankoop en verpachting van de betreffende gronden. Dit is nooit geëffectueerd omdat partijen geen overeenstemming hebben bereikt over de voorwaarden.
- Vlak voor de notariële afwikkeling ontstond discussie over de uitgangspunten van de pachtconstructie.
- Het Ministerie heeft herhaaldelijk aangedrongen op verantwoording van de ontstane vertraging omdat men de subsidie besteed wilde hebben.
- Eind 2019 is besloten om de vraag of er wel/niet sprake was van overeenstemming tussen partijen aan de rechter voor te leggen. Die zaak is nog steeds niet behandeld.
- De marktsituatie voor trimodale overslag (schip-trein-vrachtauto) is in de loop der jaren flink veranderd. In Elzenburg is transport per container verminderd ten gunste van bulk en stukgoed. De actualiteit speelt daarin een rol; vanwege de situatie in Oekraïne wordt bijvoorbeeld geprobeerd de enorme hoeveelheden graan niet per schip maar per trein daar weg te krijgen.
- Het voortzetten van de rechtszaak lijkt thans niet zinvol; het uitwerken van de bedoeling van jaren geleden past niet meer in het huidige tijdsgewricht.

B. Het goederenspoor

Het perspectief voor de Haven Elzenburg dient beschouwd te worden in een bredere context. De DUB-regeling was bedoeld om uitbreiding van de havengebonden activiteiten te faciliteren. In de afgelopen jaren is het besef ontstaan dat uitbreiding van de overslagfaciliteit alleen zin heeft als ook de capaciteit van het goederenspoor uitgebreid wordt. Vanwege de afnemende concurrentiepositie van de Haven zit daar inmiddels urgentie op. De quickscan spoorgoederenvervoer Oss (**bijlage 1**) geeft inzicht in de ideeën die bestaan om de capaciteit van het spoor te vergroten en/of het gebruik ervan zo efficiënt mogelijk te maken. Het onderhavige raadsvoorstel sluit daar goed op aan. Dit alles binnen de geldende besluitvorming over het goederenspoor die reeds in 2016 heeft plaats gevonden, zoals een nachtslot en een maximaal aantal passeerbewegingen per etmaal.

C. Uitvoeringsprogramma Haven Elzenburg

Voor de verbeteringen van de spooractiviteiten op Elzenburg is het voorstel om een concreet uitvoeringsprogramma in te richten. Het uitvoeringsprogramma dient zich te richten op het behalen van het hoofddoel, namelijk het verbeteren van de trimodale ontsluiting van de (container-) terminal Elzenburg. Het uitvoeringsprogramma bevat de volgende 2 projecten/ingrepen:

1. Vergroten van de verbinding spoor-water.

Het realiseren van een nieuwe kade in "gemeentelijk water" ten noorden van Waalkade 19. Hierdoor krijgen wachtende schepen meer plaats in de haven van Oss, kan uitbreiding van de containerterminal plaatsvinden en ontstaan meer mogelijkheden voor het overslaan van (break)bulk.
De kosten voor het realiseren van deze nieuwe kade worden ingeschat op € 1,9 mln.

2. *Realiseren terminalsporen Waalkade 19 – 23*

Het verwerven van een strook grond aan de oostzijde van het perceel en de aanleg van opstel-/rangeerspoor op gemeentelijke grond. Door het gebrek aan opstel-/rangeerspoor kunnen momenteel maar 2 treinen per dag worden afgehandeld, terwijl de potentie 4 tot 5 treinen is. Dit is ook in het raadsbesluit uit 2016 over het goederenspoor opgenomen.
De kosten voor realisatie van deze spooraanleg worden ingeschat op € 3,0 mln.

Het hierboven beschreven uitvoeringsprogramma is getoetst door Arcadis op uitvoerbaarheid en kosten. Geconcludeerd is dat de maatregelen maakbaar en - inclusief bijkomende kosten - uitvoerbaar zijn binnen het voorgestelde budget van € 7,0 mln.
Bij de realisatie van beide projecten zal maximaal worden ingezet op het gebruik van reeds bestaande of 2e hands materialen (circulariteit).

D. Samenwerking

De gemeente heeft met de partijen die de grootste rol spelen bij de uitvoering van het geschetste uitvoeringsprogramma een Head of Terms Agreement (HOT) opgesteld (**bijlage**

2). De samenwerking en organisatie zal volgens de lijnen van deze HOT nader uitgewerkt worden in een Samenwerkingsovereenkomst. De gemeenteraad wordt gevraagd om in de stemmen met de voorliggende HOT.

Beoogd effect

Het voornemen is om binnen een bredere scope op de toekomst van het spoor, samen met betrokken marktpartijen, een effectieve uitbreiding van de trimodale overslagcapaciteit te realiseren waardoor de (concurrentie)positie en aantrekkelijkheid van de haven Elzenburg zal toenemen.

Argumenten voor dit advies

1. *Constructief samenwerken aan groei van de haven*.
   Na enkele jaren van moeizame samenwerking vanwege meningsverschillen kunnen partijen weer vooruitkijken. Constructief werken aan een concreet uitvoeringsprogramma waarin partijen geloven helpt daarbij. Onze haven is een uniek bedrijventerrein door haar trimodale ontsluiting en haar hoge milieucategorie. Ons havengebied zal daarom van groot belang zijn in het zetten van stappen naar een circulaire economie omdat hier bijna alle verwerkingsprocessen mogelijk zijn. Ook hier liggen kansen voor het vervoer over water en over spoor.

2. *Stimuleren van duurzaam goederenvervoer*
   Groeimogelijkheden voor de meest duurzame wijzen van goederenvervoer, namelijk over water en over spoor. Minder vervoer over de weg draagt bij aan minder verkeerscongestie en minder CO2-uitstoot. Er zijn inmiddels ook meer partijen in onze haven die van het goederenspoor gebruik willen maken in de toekomst. Dit was eerder niet het geval.

3. *Behoud van de DUB-gelden*
   Het Ministerie heeft zich positief uitgesproken over het voorliggende uitvoeringsprogramma en zal de beschikbaar gestelde subsidie niet terugvorderen.

4. *Ruimte creëren voor ondernemen*
   Het toekomstbestendig en duurzaam ondernemen wordt gestimuleerd. Door het benutten van de unieke locatie-omstandigheden wordt ruimte gemaakt voor ondernemen. Hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van Oss voor bedrijven en hun werknemers vergroot en wordt een concrete invulling gegeven aan de Economische Strategienota Oss 2021 – 2025.

5. *Stoppen met de rechtszaak*
   Door veranderingen in de markt heeft het geen toegevoegde waarde om de rechtszaak over inmiddels verouderde plannen voort te zetten. De inzichten in de beste groeipotentie van de havenactiviteiten zijn namelijk veranderd.

6. *Resetten van de afspraken*
   Een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Oss, BMC en OOC vormt een waarborg. Deze overeenkomst regelt de verhouding tussen partijen en regelt de samenwerking naar een nieuw toekomstbestendig plan.

7. *Quickscan goederenvervoer als basis*
   Gemeente Oss heeft in afstemming met OOC en Prorail een quickscan laten uitvoeren naar het spoorgoederenvervoer naar de haven. De marktpartijen hebben daarin vanuit hun eigen perspectief het beeld geschetst van de toekomstige ontwikkelingen met wensen en ambities. Daarmee is deze notitie een bevestiging van het geloof in de groeikansen.

8. *Passend binnen staatssteun regels*
   De voorgestelde ingrepen en bijbehorende financieringsconstructie zijn door een expert beoordeeld op mogelijk verlenen van ongeoorloofde staatssteun (**zie bijlage 5**). De conclusie van deze expert is dat er geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun. Maatgevend voor die conclusie is het uitgangspunt dat voor het gebruik van de sporen en de kade marktconforme vergoedingen aan de gemeente betaald zullen worden, waarbij er altijd meerdere partijen zijn die gebruik kunnen maken van de voorzieningen. In de overeenkomsten die na positief besluit van de gemeenteraad nader uitgewerkt worden zal dit goed geborgd worden.

Kanttekeningen

1. *BMC wordt ongeduldig*
   BMC heeft alternatieve plannen voor de bouw van een logistieke voorziening op haar grondeigendom voor activiteiten die niet per se havengebonden zijn. Dit zou niet gunstig zijn voor de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden van de haven. Omdat dit past binnen het huidige bestemmingsplan, kunnen we zo'n ontwikkeling echter ook niet tegenhouden. In dat geval zouden de DUB gelden (waarschijnlijk met rente) moeten worden teruggestort.

2. *Quickscan focust vooral op goederenoverslag*
   De quickscan is vooral opgesteld vanuit het belang van het goederenvervoer naar de haven. Op onderdelen mist de integrale afweging, zoals ten aanzien van de samenhang met reizigersvervoer op emplacement van station Oss en wat betreft omgevingshinder langs bewoond gebied. Voor de Spoorzone Oss loopt inmiddels een separaat traject waarin ook wordt gekeken naar het goederenspoor. Het is aan de gemeente om een goede integrale afweging te maken.

3. *Het daadwerkelijk uitvoeren van een uitvoeringsprogramma kost tijd*
   Ontwikkeling van spoorinfrastructuur kost veel tijd en de investeringen zijn relatief groot. Mogelijk zijn daardoor niet alle wensen financieel en binnen de gewenste termijn haalbaar.

Het inrichten van een slagvaardige organisatiestructuur met mandaat om snel te kunnen beslissen en te kunnen bijsturen is daarom een must.

4. *Onvoldoende zicht op risico's van privaatgebruik van gemeentegrond*
   Sporen ten behoeve van de terminal worden op gemeentegrond aangelegd en worden in opdracht van de gemeente beheerd. Vanwege risico op diefstal en vandalisme wordt het terminalterrein wel afgesloten met hekken. Daarmee vallen deze sporen, gelegen op gemeentegrond, onder het risico- en veiligheidsprotocol van het betreffende bedrijf. Indien er veiligheids- of milieu-incidenten op deze sporen voordoen kan dat onduidelijkheden geven over risico's, rollen en aansprakelijkheden. Hier moeten nog goede afspraken over worden gemaakt.

5. *Kans op vergelijkbare aanvragen vanuit de markt*
   Om het spoor te kunnen aanleggen koopt de gemeente tegen een marktconforme prijs grond van de betreffende partij en laat de gemeente tevens de benodigde railinfrastructuur aanleggen. De kans bestaat dat de gemeente aanvragen krijgt van andere ondernemingen die eveneens een aansluiting op de havenspoorlijn willen hebben ten behoeve van tri-modale overslag.

6. *Gemeente wordt spoorbeheerder*
   De gemeente wordt eigenaar en beheerder van spoorinfrastructuur. Hoewel het dagelijkse beheer wellicht kan worden overgedragen aan OOC (of een andere marktpartij) blijft de gemeente verantwoordelijk. Om deze opdrachtgeversrol goed te kunnen vervullen moet de gemeente daarvoor de juiste expertise aantrekken. Mogelijk kunnen we hierin samen optrekken met andere gemeentes omdat we inmiddels met het samenwerkingsverband Brabant Ports zijn gestart.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

De besteding en cofinanciering inzake de DUB-subsidie waren al in de concept cijfers van de kadernota verwerkt. De afweging ligt nu voor om dit ook in de programmabegroting 2024-2027 mee te nemen. Het voorstel is om dit als volgt te doen.

- De DUB-subsidie ter hoogte van € 3,8 mln. staat gereserveerd in de Reserve Quick wins binnenhavens (742029). Dit bedrag wordt ingezet voor het nieuw in te richten krediet Uitvoeringsprogramma Haven Elzenburg.
- De subsidievoorwaarde tot het leveren van cofinanciering wordt door de gemeente ingevuld door een bedrag van € 3,2 miljoen op te nemen in de programmabegroting 2024-2027
- Het totale budget voor het uitvoeringsprogramma bedraagt derhalve afgerond € 7,0 mln. excl. BTW.

- Voor de nog te maken gemeentelijke kosten in de komende jaren zal een budget worden gereserveerd ter hoogte van € 600.000. Ook dit bedrag nemen we aanvullend op in de programmabegroting 2024-2027.
- Op basis van een extern onderzoek (**bijlage 4**) is geconcludeerd dat de BTW op de investeringen via het BTW-compensatiefonds gecompenseerd kan worden door de gemeente. Ook hier geldt de marktconformiteit van prijzen en tarieven als belangrijke voorwaarden. Bij de nadere uitwerking is voorafgaande afstemming met de Belastingdienst van belang.
- De gemeente heeft in het verleden een grondexploitatie opgericht. Bij de jaarrekening 2022 is besloten om deze grondexploitatie te sluiten. Het saldo van ca. - € 567.000,- is daarmee afgeboekt. Deze kosten zijn gedekt door verliesvoorziening 750009.

b. Communicatie
Er is nu geen gepland communicatietraject.

c. Overlegd met
- Wethouder Den Brok
- Wethouder Van den Bergh
- Strateeg Mobiliteit
- Senior accountmanager Economie
- Vastgoedjurist
- Businesscontroller

Bijlagen
1. Quickscan goederenvervoer
2. Head of Terms d.d. 6 september 2023
3. Raadsbesluit
4. Fiscaal advies
5. Advies Staatssteun

Samenvatting

In 2012 heeft de gemeente Oss een subsidie van het ministerie van Infrastructuur & Mobiliteit ontvangen in het kader van de decentralisatie uitkering binnenhavens (DUB). Hiermee konden gemeente en bedrijfsleven samen investeren in uitbreiding van de containeroverslag in de haven Elzenburg. De jaren daarna is intensief overleg gepleegd met de 2 belangrijkste

partijen in het havengebied (OOC en BMC) over de uitvoering van deze regeling. Dat overleg heeft niet geleid tot concrete investeringen. Sinds begin dit jaar hebben partijen gesproken over nieuwe uitgangspunten voor de samenwerking. Uit die gesprekken is een hernieuwd voorstel ontstaan voor het gebruik van de DUB-subsidie. Het voorstel is om binnen een bredere blik op de toekomst van het spoor, samen met betrokken marktpartijen, een effectieve uitbreiding van de trimodale overslagcapaciteit te realiseren door aanleg van nieuwe opstelsporen en een nieuwe kade. De (concurrentie)positie en aantrekkelijkheid van de haven Elzenburg zal hierdoor toenemen. Om de investeringen mogelijk te maken dient de gemeente - naast de van het Rijk reeds ontvangen DUB-subsidie ter hoogte van € 3,8 miljoen - cofinanciering beschikbaar te stellen ter hoogte van € 3,2 mln.