

Op te bergen
in de band van
6 en 7 november 2001

Statenstuk 890

Medefinanciering Regionaal Overslagcentrum Coevorden

Advies: ter behandeling in de Statencommissie Bestuur, Financiën en Economie op 17 oktober 2001

B-stuk

Behandeld door de heer K.H. Stadens, telefoonnummer (0592) 365719
Portefeuillehouder: de heer H. Weggemans

Inleiding

De gemeente Coevorden is bezig met het ontwikkelen van een nat bedrijventerrein grenzend aan het Europark en de spoorterminal. In de huidige fase van het project wordt een haven aangelegd voor schepen met een maximale capaciteit van 1.000 ton. Met de aanleg van deze haven wordt er in Coevorden een overslagfaciliteit gerealiseerd waarbij er zowel via het spoor, de weg als het water grondstoffen aan- en afgevoerd kunnen worden. Het totale project kost f 41.775.155,30/ € 18.956.739,¹, de gemeente betaalt hiervan f 23.466.278,66/€ 10.648.533,-- en er wordt f 15.308.878,07/€ 6.946.866,-- Kompas-subsidie aangevraagd. Het project zal zonder medefinanciering van de provincie niet uitgevoerd kunnen worden.

Advies

1. Een bijdrage verlenen van f 1.999.999,05/€ 907.560,-- aan de realisatie van het Regionaal Overslagcentrum (ROC) Coevorden.

Meetbaar/Beoogd beleidseffect

- Realisatie 170 nieuwe arbeidsplaatsen.
- Realisatie 18,5 ha nieuw bedrijventerrein.
- Aanleg haven 675 m loskade.
- f 55.092.750,--/€ 25.000.000,-- aan uitgelokte investeringen.
- Bevorderen duurzame transportmethoden.

Argumenten

1.1. Versterking positie Europark

Het project sluit aan bij de ontwikkeling van het grensoverschrijdend bedrijventerrein Europark in de gemeente Coevorden en de Samtgemeinde Emlichheim.

Door de voorgenomen aanleg van een nat industrieterrein met voldoende havencapaciteit ontstaat er ruime ondersteuning voor de zich reeds in Coevorden gevestigde industrie. Daarnaast wordt er een belangrijke factor aan de logistieke dienstverlening toegevoegd, die van invloed is bij afwegingen van nieuwe bedrijven in de locatiekeuze.

1.2. Versterking sociaal-economische structuur in Zuidoost-Drenthe

Als hoofddoelstelling kan worden geformuleerd dat door de aanleg van het natte bedrijventerrein de sociaal-economische structuur in Zuidoost-Drenthe wordt versterkt. Een direct effect is de toename van de werkgelegenheid ten gevolge van de voorgenomen inspanning met 85 arbeidsplaatsen. De indirecte invloed op de werkgelegenheid wordt geraamd op nogmaals hetzelfde aantal arbeidsplaatsen. Tot de directe invloed kan tevens worden gerekend een betere bereikbaarheid voor goederenstromen naar Coevorden. Als afgeleide hiervan ontstaat een verlichting op de toename van het wegverkeer.

1.3. Zonder de provinciale bijdrage is de exploitatie niet sluitend te maken

Het project kent een aanzienlijke onrendabele top. Van het Kompas wordt een maximale bijdrage gevraagd en de gemeente draagt eveneens maximaal bij aan het project. De provinciale bijdrage is derhalve noodzakelijk om de exploitatie sluitend te krijgen.

¹ Het in dit schrijven opgenomen bedrag in euro's is bedoeld als gewenningsinformatie. Hieraan kunnen geen rechten ontleend worden.

Uitvoering

Tijdsplanning

Project start op 1 november 2001 en duurt tot 1 november 2003.

Financiën

Totale kosten *f* 41.775.155,30/€ 18.956.739,--

Externe kosten *f* 38.775.154,53/€ 17.595.398,--

Kosten voor de provincie *f* 3.000.000,78/€ 1.361.341,--

Uit het budget:

f 1.999.999,05/€ 907.560,-- uit het Fonds flexibel beleid en *f* 999.999,52/€ 453.780,-- uit de resterende middelen voorwaardenscheppend beleid

Monitoring en evaluatie

De vermelde beleidseffecten worden gemonitord door het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) in het kader van de uitvoering van het Kompas-programma.

Extern betrokkenen

Gemeente Coevorden en SNN.

Communicatie

Brieven aan betrokkenen. Tevens zal er bij de aanleg van het project een informatiebord geplaatst worden.

Bijlagen

1. Vervolg subsidieaanvraag ROC te Coevorden (bijlage B.1.).

Ter inzage in de leeskamer

N.v.t.

Assen, 4 oktober 2001

Kenmerk: 40/6.9/2001008976

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter

J.Th. Imholz, wnd. griffier

jk/coll.

Vervolg subsidie-aanvraag ROC te Coevorden.

Bijlage B.1.

Geschiedenis.

Aansluitend op de subsidie-verstrekking van de eerste fase van de aanleg van het Regionaal Overslag Centrum (ROC) met de aansluiting op het kanaal Coevorden - Almelo aan de Coevorderstraat te Coevorden doen wij u hierbij de subsidie-aanvraag toekomen voor het vervolg van de aanleg van een nat bedrijventerrein als onderdeel van het regionale overslagcentrum (ROC) en het Europark te Coevorden. Door het ontbreken van voldoende geldmiddelen in de beschikbare subsidiestromen is in 1999, in overleg met medewerkers van de provincie, besloten slechts eerst een gedeelte van het project voor subsidie voor te dragen. Deze aanvraag is gehonoreerd en verkeert voor wat betreft de afrekening in een afrondende fase.

Voor de noodzaak en de haalbaarheid van een overslagcentrum is een onderzoek ingesteld. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het Logistiek Masterplan Coevorden van november 1999 (bijlage C.1). De ondersteuning door dit rapport is mede aanleiding geweest de huidige ontwikkeling van de realisatie van een regionaal overslagcentrum in beweging te zetten.

Separaat aan de ontwikkeling van een nat industrieterrein wordt er gewerkt aan uitbreiding van de spoorterminal. Momenteel worden er initiatieven ontwikkeld om de treinterminal te vergroten met sporen, die een opstellengte hebben van 700 meter. Deze activiteiten grenzen aan het natte terrein maar worden in de nu voorliggende aanvraag niet meegenomen. Van Duitse regeringszijde is voor de spoorterminal veel belangstelling. De mogelijkheid van ondersteuning vanuit Berlijn wordt derhalve hoog ingeschat. In de tweede helft van dit jaar zal er een subsidie-aanvraag over dit onderdeel worden aangeboden.

Door de realisatie van zowel het natte industrieterrein als de spoorterminal ontstaat een volwaardig overslagcentrum, dat naast de huidige logistieke functie een nog grotere rol gaat vervullen op het gebied van multi-modaal transport.

Verwerving en integratie van een gedeelte van het voormalige NAVO-depot.

Na het vertrek van het Amerikaanse leger van het NAVO-depot heeft het ministerie van Defensie de stelling betrokken, dat men het depot blijft behouden voor eigen gebruik. Het maximaal te bereiken compromis is geweest dat door Defensie de noordelijke strook van het depot met drie loodsen en de hoofdtoegangsweg wordt geruild tegen de grond (bouwrijp) gelegen tegen de Duitse grens en onderdeel van de veiligheidszone B rond het munitiedepot. Daarmee heeft de gemeente Coevorden de mogelijkheden verworven om de haven op te schuiven in zuidelijke richting. Een bijkomend effect is geweest dat de hoofd-toegangsweg van het depot na aanpassing onderdeel uitmaakt van de hoofdontsluiting van het natte overslagcentrum. Hiermee is een besparing van ca. € 363.025,00 op de aanlegkosten gerealiseerd.

De drie loodsen van ieder ca. 3700 m² en met klimaatbeheersing zijn direct beschikbaar en gelegen aan de haven. Het ministerie van Defensie kan op het door hun verworven terrein op termijn vervangende nieuwbouw plegen.

De gemeente Coevorden betaalt voor deze transactie een bedrag van € 1.317.323,90 en stelt een terrein om niet beschikbaar voor de bouw van een nieuwe kazerne voor de marechaussee elders in Coevorden. De hierdoor gederfde inkomsten worden door de gemeente Coevorden gedragen en worden niet in de kostenopstelling van het regionale overslagcentrum meegenomen.

Daarnaast zijn kosten gemaakt om de grondruiling mogelijk te maken. De aan deze kosten ten grondslag liggende werkzaamheden zijn voortgevloeid uit eisen van het ministerie van Defensie. Het gaat hier om een bedrag van € 1.177.625,00. Een gedeelte van deze kosten behoorde voor de transactie rond het depot tot de nog uit te voeren werkzaamheden in fase 2 van het ROC. Omdat ze reeds zijn uitgevoerd zijn ze in de nu te realiseren fase 2 niet meer opgenomen, maar wel in de projectkosten.

Een nadere toelichting is weergegeven in Bijlage C.2.

1. Algemene gegevens.

Zie subsidieaanvraagformulier KOMPAS-programma

2. Inhoudelijke projectgegevens.

2.1.a. Inhoud van het project.

Het project sluit aan bij de ontwikkeling van het grensoverschrijdend bedrijventerrein Europark in de gemeente Coevorden en de Samtgemeinde Emlichheim.

Door de voorgenomen aanleg van een nat industrieterrein met voldoende havencapaciteit ontstaat er ruime ondersteuning voor de zich reeds in Coevorden gevestigde industrie. Daarnaast wordt er een belangrijke factor aan de logistieke dienstverlening toegevoegd, die van invloed is bij afwegingen van nieuw bedrijven in de locatiekeuze.

Naar de mogelijkheden van een overslag aan water, gecombineerd met weg- en spoorvervoer is onderzoek gedaan, waarvoor er naast een gemeentelijke bijdrage reeds Europese en provinciale subsidies zijn verstrekt.

Het bouwrijp maken (fase 1) van een gedeelte van het aanliggende natte bedrijventerrein rond de haven is mede met Europese subsidie aangelegd.

Fase 2 bestaat uit het aanleggen van het havenbekken en van de wegen met het herinrichten van de terreinen.

Werkbeschrijving.

De uit te voeren onderdelen van de aanleg van de haven en de verdere realisatie van bedrijventerrein grenzend aan de haven, waarvoor deze subsidie wordt aangevraagd, zijn in hoofdlijnen de volgende:

- het verwijderen van een gedeelte van de Coevorderstraat inclusief de daar aanwezige ondergrondse infrastructuur.
- het aanleggen van de omgelegde Coevorderstraat.

- het aanleggen van ondergrondse infrastructuur exclusief nutsbedrijven.
- het maken van een haven met een lengte van 355 m en een breedte van 75 m met een diepgang van 3,5 m inclusief alle daarbij behorende voorzieningen.
- het realiseren van voldoende waterkerend vermogen van het kanaal Almelo-Coevorden ter plaatse van de haven.
- het aanleggen van de benodigde wegen inclusief alle bijbehorende werken.
- het aanbrengen van verhardingen langs de kades.
- het opleveren van terreinen voor bedrijfsvestigingen.

Aansluitend op het gereedkomen van de werkzaamheden wordt de overslag direct ingezet voor het vervoer van goederen over water. Voor de invulling van deze activiteiten wordt gezamenlijk met private partijen een exploitatie-maatschappij opgericht.

2.1.b. Doelstelling van het project.

Het nu betreffende gedeelte is de aanleg van de nog ontbrekende faciliteit voor multimodaal transport op het regionale overslagcentrum. Aanwezig zijn de ontsluitingen via de weg en de spoorlijnen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) en van de Bentheimer Eisenbahn AG (BE). Als aanvulling op deze transportmogelijkheden is de realisatie van een binnenhaven voor schepen tot 1000 ton een noodzakelijk onderdeel van het Europark. De afmetingen van de haven zijn afgeleid van schepen tot 1000 ton. De diepgang behorende bij deze schepen is gelijk aan de diepgang voor schepen van 600 ton. Het verschil tussen een haven voor schepen van de twee genoemde tonnages is de breedte van de haven. Het is verantwoord om nu rekening te houden met de lengte en breedte van de schepen tot 1000 ton in verband met de mogelijke benutting van de loskade aan het einde van de haven. De meerkosten zijn relatief gering, terwijl de gebruikswaarde groter is. De nu aan te leggen haven is een adequate voorziening voor de op dit moment in ontwikkeling zijnde nieuwe scheepstypes voor de binnenvaart.

Deze ontwikkeling sluit aan op de afronding van de vergroting van de vaarweg van Almelo naar Coevorden tot in eerste instantie voor schepen van 600 ton, maar zo snel mogelijk daarop volgend de vergroting tot 1000 ton.

Door de ligging van het kanaal Almelo-Coevorden is de aan te leggen haven gesitueerd op Nederlands grondgebied. In dit kader is het van belang dat middels een proefvaart is aangetoond dat schepen van 660 ton en beladen met 24 teu (teu = twenty feet equivalent units) Coevorden kunnen bereiken.

Hierbij past ook het rapport van het NEI (bijlage C.4.), dat rond de zomer 2001 aan de minister van Verkeer en Waterstaat wordt aangeboden. In dit rapport staat vermeld dat opwaardering van het kanaal Almelo-Coevorden economisch haalbaar is. Bij dit rapport moet nog in ogenschouw worden genomen dat de invloed van economische activiteiten in het grensgebied van Duitsland volgens de geldende OEEI-systematiek niet meegeteld is.

Als hoofddoelstelling kan worden geformuleerd, dat door de aanleg van het natte bedrijventerrein de sociaal-economische structuur in zuid-oost Drenthe wordt versterkt. Een direct effect is de toename van de werkgelegenheid ten gevolge van de voorgenomen inspanning met 85 arbeidsplaatsen. De indirecte invloed op de werkgelegenheid wordt geraamd op nogmaals hetzelfde aantal arbeidsplaatsen. Tot de directe invloed kan tevens worden gerekend een betere bereikbaarheid voor goederenstromen naar Coevorden. Als afgeleide hiervan ontstaat een verlichting op de toename van het wegverkeer.

Een andere afgeleide doelstelling is dat er op inventieve wijze omgegaan wordt met een gedeelte van het voormalige NAVO-depot door het betrekken van de daar aanwezige bebouwing bij de havenontwikkeling.

2.1.c. Reden van het project.

De verdere opstap van het trimodale vervoer komt tot uitdrukking in het onderdeel haven met aanliggende terreinen.

Reeds enige malen is aangetoond dat het bedrijfsleven behoefte heeft aan terreinen die in een directe omgeving zijn gelegen van spoor-, water- en wegeninfrastructuur. In dit kader past de nu voorliggende subsidie-aanvraag, mede gelet op het streven van het rijk om het vervoer over water te bevorderen.

Mede door interesse van bedrijven uit Duitsland is in 1999 de overslag van via het water te vervoeren producten in een versnelling gekomen. Daarnaast is er de concrete vraag van de petfoodfabrikant IAMS om gebruik te kunnen maken van overslagcapaciteit aan water. Er worden onderhandelingen gevoerd met een aantal gegadigden, waardoor de verwachtingen over nieuwe werkgelegenheid worden bevestigd.

Door het verschuiven van te vertransporteren goederen naar containers zal deze vorm van vervoer steeds verder toenemen. De belangstelling van vervoerders uit heel Nederland en van bedrijven uit de regio is sterk groeiende. De rol van de binnenscheepvaart wordt hierbij steeds groter, waarbij een rol aan Coevorden is toegedacht van waterterminal als onderdeel van een landelijk netwerk van terminals. Het aantal terminals wordt voorlopig gestabiliseerd op 45 stuks maar zal in de toekomst waarschijnlijk uitgroeien tot 65 en mogelijk na het jaar 2005 naar 85 waterterminals.

In het Logistieke Masterplan is een verdeling van de stromen via het spoor en het water aangegeven. Door de toename van het gebruik van containers is een stijging van overslag te verwachten waarbij de aanzuigende werking uit zowel het Nederlandse als het Duitse achterland niet onaanzienlijk zal zijn.

De aanvulling van het overslagcentrum met de ontbrekende vervoersmodaliteit heeft een versterkende functie binnen de huidige transportstromen zoals die momenteel vanuit het westen van Nederland naar Scandinavië, Oost Europa, de Baltische staten en Rusland via Coevorden worden bereikt. Het betreft hier uiteraard goederenstromen in beide richtingen.

De gedachtegang sluit binnen het Kompas-programma aan bij het thema Markten met de maatregelen:

- M.1.1.a. Het zorg dragen voor voldoende bedrijfsterreinen, zowel kwalitatief als kwantitatief, en logistieke voorzieningen.
- M.3.2.d. Versterking van het arbeidsaanbod in Noord-Nederland door het scheppen van nieuwe werkgelegenheid.
- M.4.1. Het verbeteren van de internationale transportassen.
- M.4.2. Het verbeteren van de economische kernzones.

2.2 Gereedheid en duur van het project.

Het project is uitvoeringsgereed. De start van de werkzaamheden is afhankelijk van de financiering en kan opgedragen worden na de ontvangst van de benodigde subsidie-beschikkingen.

De startdatum is gepland op 1 november 2001 en de gevraagde bijdrage geldt voor een projectperiode van twee jaar, dus tot november 2003.

2.3. Onderdeel van een groter geheel.

Het te realiseren natte bedrijventerrein is onderdeel van een overslagcentrum, waar zowel de weg, het spoor en het water elkaar als vervoersmodaliteit ontmoeten.

Reeds is voor fase 1, die enkel betrekking heeft gehad op het bouwrijp maken van een gedeelte van het terrein, subsidie verstrekt. Het resterende gedeelte met de bijbehorende infrastructuur ligt nu voor.

Daarnaast zijn er zeer recente plannen van de Euroterminal Coevorden (ETC) om in hetzelfde gebied over te gaan tot uitbreiding van de spoorterminal. De uitbreiding beoogt in de eerste fase het scheppen van opstelruimte voor containers en het aanpassen van de terminalinrichting. De tweede fase zal bestaan uit het vergroten van de terminal met opstellengte voor laden en lossen van treinen met een lengt van 700 meter. Ook het aantal rangeersporen zal fors uitgebreid worden.

De aanpassing van de terminal onderstreept het streven van de gemeente om de spoorlijn Zwolle - Coevorden aan te passen voor meer goederentreinen.

2.4. Type subsidie.

De gevraagde subsidie is een éénmalige subsidie in de investering.

Aansluitend op de investering blijft de gemeente risicodragend participant in de toekomstige exploitatie. Omdat iedere exploitant andere gedachten heeft over de haveninrichting is hiervoor nog niet een omkaderd idee beschikbaar.

2.5. Eigendom.

De aanleg van het natte bedrijventerrein met de haven geschiedt op grond in eigendom van de gemeente. Een deel van de terreinen zal worden verkocht. Een ander deel zal gaan dienen als overslagcentrum, waarin het publieke deel wordt vertegenwoordigd door de gemeente. De grootte van dit terrein is onderdeel van de onderhandelingen met een toekomstige exploitant. De gemeente treedt op als uitvoerder van het voorwaarden scheppend beleid en treedt met betrekking tot de exploitatie terug en beperkt zich tot een mede beleidsbepalende rol. Dit zal worden bepaald binnen de op te richten exploitatie-maatschappij, waarin de gemeente tevens zorg draagt voor de bewaking van het publieke belang

2.6. Projectorganisatie.

Namens de gemeente Coevorden is de heer L.A.Koster benoemd tot projectleider/projectmanager van het totale overslagcentrum inclusief het natte bedrijventerrein met de haven. Hij is voldoende geautoriseerd en kan de nodige opdrachten verstrekken.

De projectadministratie zal in zijn opdracht en onder zijn verantwoording worden verzorgd binnen de gemeente.

2.7. Projectmanagement.

Zoals reeds aangegeven is L.A.Koster projectmanager en verzorgt het management. Hierover zal voor de aanvang van de werkzaamheden overleg worden gevoerd met de toezichthoudende instantie. Tevens zal worden aangegeven hoe de voortgang van het project zal worden voorgelegd.

De voorbereiding is extern uitgevoerd. De begeleiding en het toezicht op de uitvoering geschiedt in eigen beheer.

2.8. Geografisch gebied.

De realisatie van het natte bedrijventerrein geschiedt volledig op Nederlands grondgebied binnen de gemeente Coevorden.

2.9. Effecten.

De kwalitatieve effecten als zijn als volgt te omschrijven:

- Stimulering van de economie en werkgelegenheid.
De beoogde sociaal-economische structuurverbetering in het grensgebied van de gemeente Coevorden en de Samtgemeinde Emlichheim door de realisatie van het overslagcentrum aansluitend op het in ontwikkeling zijnde grensoverschrijdende bedrijventerrein Europark zal direct resulteren in ongeveer 85 full time arbeidsplaatsen. Binnen het overslagcentrum kan de volgende differentiatie worden aangebracht namelijk 20 arbeidsplaatsen voor directe havenactiviteiten, 65 arbeidsplaatsen voor op- en overslag bij de haven.
Overleg met het bedrijfsleven in Coevorden geeft aan dat de indirecte toename van arbeidsplaatsen binnen de Coevorder bedrijven nogmaals ongeveer 85 arbeidsplaatsen zal opleveren.
Voor deze permanente werkgelegenheid kan er, gezien de sector van de bedrijfstak, van worden uitgegaan worden dat ongeveer 10 % van de arbeidsplaatsen ingenomen zal worden door vrouwelijke werknemers.
- Bevordering/verschuiving naar duurzamere transportmodaliteiten.
Zoals onder de paragraaf milieu is aangegeven wordt een bijdrage geleverd aan het wijzigen van transport over de weg naar transportstromen over water met een koppeling naar het spoor. Een direct gevolg zal zijn dat er een lagere toename zal ontstaan van het goedertransport over de weg, hetgeen de verkeersbelasting en verkeersintensiteit neerwaarts zal beïnvloeden.

De kwantitatieve aspecten, gerelateerd aan Markt-indicatoren kunnen op hoofdlijnen als volgt worden weergegeven:

Markt output:

- ruim 18,5 hectare gerealiseerd nat industrieterrein.
- 675 meters loskade aangelegd.

Markt impact:

- het scheppen van 85 nieuwe full time arbeidsplaatsen.
- het aantal tonnen dat direct aan het wegverkeer wordt onttrokken is moeilijk aan te geven, omdat de prognose, zoals die is genoemd in het Logistieke Masterplan , een samenstelling is van tonnages uit nieuwe activiteiten en tonnages ten gevolge van autonome groei.
- de vestiging van nieuwe bedrijven zal leiden tot het doen van grote investeringen.

Het spreekt voor zich dat er kleinere raakvlakken zijn met andere indicatoren.

3. Regelgeving.

3.1. Ruimtelijke ordening.

Door de realisatie van het natte bedrijventerrein treedt een wijziging op van het huidige gebruik.

Om de mogelijkheden hiertoe te scheppen is een aantal jaren terug een herziening van het bestemmingsplan in procedure gebracht. Deze aanpassing is volledig afgerond, zodat geconstateerd wordt dat de voorgenomen activiteiten passen binnen het nu vigerende bestemmingsplan.

Voor de aanleg van de haven, met name de bouwkundige constructies, is in het voorjaar van 2001 bouwvergunning afgegeven.

3.2. Milieu.

Ten aanzien van het milieu is er een korte toetsing gedaan over de wenselijkheid van een milieu-effect rapportage. Hieruit is naar voren gekomen dat dit in deze situatie niet noodzakelijk is.

Wel is er een ontgrondingsvergunning voor het havenbekken nodig. De aanvraag hiervoor is ingediend en in behandeling bij de provincie Drenthe. Naar verwachting wordt deze aanvraag op korte termijn afgehandeld met een positief resultaat.

Met het waterschap Velt en Vecht is overleg gevoerd over de waterhuishouding. Hun zienswijzen en eisen zijn in het plan verwerkt.

3.3. Aanbesteding.

Gelet op de hoogte van de te verwachten aanlegkosten van het bedrijventerrein inclusief de haven wordt het werk aanbesteed volgens het UAR-EG 1991.

Daarnaast wordt momenteel een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheden om het bedrijventerrein middels een PPS-constructie te realiseren. De gemeente blijft hierbij participant, maar een mogelijke risicospreiding naar de andere deelnemers is dan aan de orde. Wel dient de constructie zodanig te worden opgezet dat er voldaan wordt aan Europese regelgeving. Tevens zal er in opgenomen worden dat deze constructie op ieder te bepalen moment overgedragen kan worden aan een exploitatie-maatschappij van de haven. Binnenkort zal er met de provincie overleg gevoerd worden omtrent een eventuele PPS-constructie.

4. Duurzaamheid.

4.1 Grijs milieu.

Door middel van het scheppen van een overslagmogelijkheid aan vaarwater wordt een bijdrage geleverd aan de beleidsdoelstelling van de regering dat er gestreefd moet worden naar verplaatsing van ladingaanbod naar het water. De positieve effecten laten zich direct vertalen naar de vermindering van milieu-onvriendelijke uitstoot van motoren. Daarnaast wordt een bijdrage gedaan aan het verlagen van de verkeerscongestie op de wegen.

4.2. Ruimte.

Door de situering van het natte bedrijventerrein als onderdeel van het Europark wordt ondersteuning verleend aan de beperking van mobiliteit van transport. Het transporteren van goederen middels de modaliteit watervervoer beperkt transport via de weg. Ook de aankoop van de aanwezige loodsen draagt bij aan het zuinig gebruik van beschikbare ruimte en het hergebruik van bestaande bebouwing.

4.3. Groen milieu.

Reeds bij de vaststelling van het nu vigerende bestemmingsplan zijn de landschappelijke overwegingen meegenomen. Vanuit deze zijde zijn geen bezwaren naar voren gekomen, waarmee er aan de huidige maatstaven en normen is voldaan.

5. Financiële gegevens.

5.1. BTW

Omdat er gewerkt wordt met marktconforme verkoopprijzen en een relatief hoge investering ontstaat in de exploitatie een negatief perspectief. Dit is voor de belastingdienst een reden om een aanslag van niet verrekenbare BTW op te gaan leggen. Het hiermee gemoeide bedrag drukt als kosten op de exploitatie van het natte bedrijventerrein.

Ter berekening van de hoogte van dit bedrag is het bureau Deloitte & Touche ingeschakeld. Volgens hun rapport van 16 januari 2001 en zoals dat rapport is voorgelegd aan de inspecteur van belastingen, is het bedrag aan niet verrekenbare BTW berekend op 30 % van de totale BTW van het project, zijnde € 771.426,30.

In fase 1 is reeds een bedrag van € 143.358,20 opgenomen.
Voor fase 2 resteert derhalve € 628.068,10.

De samenstelling naar kostensoort van de projectkosten van het volledige ROC.

De verwervingskosten.

De kosten van de verwerving van de gronden in november 1997 bedragen € 3.564.534,30.
In verband met de rentekosten is een correctie van 8 % over de periode van november 1997 tot december 2000 op zijn plaats.

De totale kosten voor de verwerving zijn € 3.849.697,10.

Kosten fase 1 van het ROC.

Om het kostenoverzicht over het gehele gebied te behouden is aangegeven dat de kosten van fase 1 zijn € 1.945.145,20. De hierbij behorende toegekende bijdrage uit ISP-EFRO middelen is € 975.468,60.

Kosten van en voor het NAVO-depot.

Onder de paragraaf "Geschiedenis" is aangegeven welke financiële gevolgen er bij de verwerving en integratie van het gedeelte van het NAVO-depot zijn gemoeid. Deze kosten zijn onderdeel van de totale geldelijke inspanning van het ROC en als zodanig opgenomen bij de totale projectkosten.

Niet verrekenbare BTW.

Onder 5.1.BTW is aangegeven welke bedrag is berekend voor het totale ROC. Dit bedrag is als kosten drukkende op het totale gebied opgenomen.

Rente als onderdeel van totale ROC.

Zoals aangegeven onder punt 2.2. wordt voorlopig gerekend met een exploitatietijd van 5 jaar vanaf het moment van ingebruikname van de haven en terreinen in november 2002. De periode van november 2001 tot 2003 is bedoeld om alle activiteiten behorende bij dit project, dus ook de afhandeling van de onderhoudstermijn en het afwikkelen van de administratieve gedeelte, uit te kunnen voeren.

Het gehanteerde rentepercentage is 6 %.

De berekening van de rente, waarin de verwachte verkoop van terreinen is betrokken is bijgevoegd (bijlage B.2.).

Samenstelling naar de kostensoort van de projectkosten fase 2.

Waarde van de gebouwen van het voormalige NAVO-depot voor fase 2.

Volgens het bijgevoegde taxatierapport van november 1999 is de waarde van de gebouwen van het voormalige NAVO-depot vastgesteld op € 1.940.318,80 (bijlage B.3.).

Kosten voor de uitvoering werkzaamheden van fase 2.

De kosten van de werkzaamheden zijn gebaseerd op de bijgevoegde begroting van de Grontmij van 23 mei 2001 (bijlage B.4.). Het hierbij behorende eindbedrag is € 9.758.997,30 exclusief BTW en prijspeil mei 2001 en is een onderdeel van het totale project.

De kosten zijn zowel onderdeel van het totale plangebied als voor de projectkosten voor fase 2.

Niet verrekenbare BTW voor fase 2.

Onder 5.1. BTW is berekend welk gedeelte van de niet verrekenbare BTW een onderdeel vormt van de kosten behorende bij fase 2. Het hierbij behorende bedrag van € 628.068,10 is vermeld.

Interne kosten voor fase 2.

De interne kosten worden gedurende de projectperiode van twee jaren geraamd op 3000 uren. De kosten per uur bedragen € 58,99. Deze kosten zijn tevens onderdeel van het totale project. In totaal is dit een kostenpost van € 176.974,30.

Grondkosten voor fase 2.

De subsidiabele kosten mogen voor 10 % bestaan uit grondkosten Dit houdt in dat de optelsom van de voor subsidie in aanmerking komende kosten met 1/9 deel van deze optelsom mag worden verhoogd, zodat het bedrag van de subsidiabele kosten ontstaat.

Kosten/projectkosten/kosten fase 2.

Kostensoort	Projectkosten	Kosten fase 2	Subsidiabele kosten
Verwervingskosten	€ 3.849.697,10		
Kosten fase 1	€ 1.945.145,20		
Kosten voor NAVO	€ 1.177.625,00		
Kosten van NAVO	€ 1.317.323,90		
Waarde gebouwen	€	1.940.318,80	1.940.318,80
Kosten fase 2	€ 9.758.997,30	9.758.997,30	9.758.997,30
Niet verrekenbare btw	€ 771.426,30	628.068,10	628.068,10
Rente	€ 2.048.055,30		
Interne kosten	€ 176.974,30	176.974,30	176.974,30
Totaal	€ 21.045.244,40	12.504.358,50	12.504.358,50
Grondkosten: 1/9 deel van de kosten			1.389.373,10
			Totaal € 13.893.731,60

In het voorafgaande overzicht zijn de totale kosten van het ROC naast de nu te realiseren fase 2 aangegeven. De kosten en de daarmee samenhangende subsidiabele kosten voor fase 2 zijn hierin onderscheiden.

De gedachte Kompas-subsidie.

Door de gemeente is het maximum ingezet waarop in deze situatie gerekend mag worden. De toezegging van de provincie Drenthe om zich in te spannen voor een bijdrage aan het overslagcentrum van € 1.361.340,60 wordt als bijzonder ondersteunend ervaren.

Gelet op de subsidiabele kosten betreft de aanvraag van middelen uit het Kompas-programma een bijdrage van € 6.946.865,80 (50% van de subsidiabele kosten).

Financiering projectkosten totale project ROC.

De gemeentelijke bijdrage voor het totale ROC.

De opbrengst van terreinen.

Voor de exploitatie is uitgegaan van de verkoop/overdracht van alle gronden in het gebied van het regionale overslag centrum in een periode van 5 jaar.

De opbrengst van de te verkopen terreinen is op basis van marktconforme prijzen als volgt geraamd:

- 50.000 m2 voor € 45,38 (direct aan het water)	€ 2.268.901,00
- 64.500 m2 voor € 38,51 (niet direct aan het water)	€ 2.522.564,20
- 37.800 m2 met loodsen (aan het water)	€ 2.042.010,90
- 3.350 m2 voor € 13,61 (t.b.v. uitbreiding spoorterminal)	€ <u>476.469,22</u>
totaal	€ 7.309.945,50

De nog te privatiseren bijdrage.

Op basis van de tot nu toe bekende gegevens en met inachtneming van de eerste fase van het ROC, zoals die is weergegeven, is een exploitatie-opzet gemaakt voor een periode van vijf jaar. Deze termijn wordt gehanteerd omdat de gemeente in deze looptijd zich inspant een exploitatie-maatschappij op te zetten. Deze maatschappij zal de kosten van de gemeente overnemen en de havenactiviteiten gaan ontplooiën.

Uit deze exploitatieberekening volgt dat er met inachtneming van te verwachten bijdragen en uitgifte van grond en gebouwen een tekort optreedt van € 4.451.623,90.

Momenteel worden er onderhandelingen gevoerd met private partijen over de exploitatie.

Naar verwachting worden de gesprekken in de tweede helft van dit jaar afgerond.

De gemeentelijke bijdrage in het totale project is € 11.761.569,40.

Gemeentelijke bijdrage	€ 11.761.569,40	
Bijdrage provincie	€ 1.361.340,60	
Bijdrage ISP + EFRO	€ 975.468,60	toegekend in fase 1
Gevraagde Kompas-subsidie	€ <u>6.946.865,80</u>	
Totaal	€ 21.045.244,40	

De financiering van de kosten van fase 2.

De bijdrage van de gemeente is een onderdeel van de totale gemeentelijke bijdrage zoals die is aangegeven voor het totale ROC.

De financiering van fase 2 is als volgt:

Bijdrage gemeente	€ 5.585.525,20
Provinciale bijdrage	€ 1.361.340,60
Gevraagde Kompas-subsidie	€ <u>6.946.865,80</u>
Totaal	€ 13.893.731,60

Samenvatting.

Voor de realisatie van een nat bedrijventerrein, met als doel de versterking van de economische structuur van Coevorden met de daaraan verbonden werkgelegenheid en de bevordering van multi-modaal transport met het accent op de vermindering van het aantal wegkilometers rechtvaardigt de honorering van de volgende bijdragen:

- provincie Drenthe € 1.361.340,60
- Kompas-subsidie € 6.946.865,80

Bijlagen:

- Bijlage B.2. Exploitatieopzet.
- Bijlage B.3. Taxatierapport loodsen NAVO-depot.
- Bijlage B.4. Begroting Grontmij 23 mei 2001.
- Bijlage C.1. Logistiek Masterplan Coevorden.
- Bijlage C.2. Verwerving en integratie NAVO-depot.
- Bijlage C.3. Masterplan Europark.
- Bijlage C.4. Economische Effectrapportage uitbouw vaarweg Almelo-Coevorden van NEI .

Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 4 oktober 2001, kenmerk 40/6.9/2001008976;

gelet op het belang van het realiseren van een volwaardig trimodaal overslagcentrum te Coevorden en mede gelet op de doelstellingen van het Kompas voor het Noorden;

BESLUITEN:

uit het Fonds flexibel beleid een bijdrage te verlenen van *f* 1.999.999,05/€ 907.560,- voor de ontwikkeling van het Regionaal Overslagcentrum Coevorden.

Assen, 7 november 2001

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

jk/coll.