

# Raadsvoorstel

Categorie	: Verstrekken krediet
Onderwerp	: Aanvullend krediet Bulk Terminal Cuijk
Datum college	: 14 mei 2024
Portefeuillehouder	: Wethouder Maarten Jilisen
Team	: Vastgoed, Grondzaken & Civiele projecten
Nummer raadsvoorstel	: RIS 2024-R-78
Datum raad	: 13 juni 2024
Agendapunt raad	:

---

## Samenvatting

In dit voorstel wordt uw raad gevraagd een aanvullend krediet van € 1.535.000,- beschikbaar te stellen voor de realisatie van de openbare Bulk Terminal in de haven van Cuijk. Zie hiervoor paragrafen 1 en 2 van de bijlage c 'Aanvullende informatie bij raadsvoorstel bulkterminal'.

Op 19 mei 2022 heeft uw raad een krediet beschikbaar gesteld van € 2.000.000,- (zie raadsvoorstel RIS 2022-R-73). Middels de raadsinformatiebrief van juli 2023 (RIS 2023-RIB-161) is uw raad in kennis gesteld van het feit dat i.v.m. de prijsontwikkelingen een nieuwe doorrekening is gemaakt waarbij de totaalkosten uitkomen op € 4.300.000,-. Het beschikbaar gestelde krediet ad € 2.000.000,- is derhalve onvoldoende.

Er is inmiddels (opnieuw) een actuele kostenraming opgesteld. Deze laatste raming sluit op een totale investering van € 3.340.572,-. Omdat de subsidie van het Rijk €195.000 lager uitvalt dan werd verwacht is in totaal een aanvullend krediet nodig van € 1.535.000,-.

## Wat wordt voorgesteld te besluiten?

Voorgesteld wordt:

1. een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van € 1.535.000,- voor de realisatie van de Bulk Terminal in de haven van Cuijk;
2. de kapitaallasten die hieruit voortvloeien (zijnde 2025 € 53.725,-, 2026 € 53.341,-, 2027 € 52.958,- en 2028 € 52.574,-) te dekken uit de havengelden die gerealiseerd worden door de exploitatie van de Bulk Terminal Cuijk;
3. de hierop betrekking hebbende begrotingswijziging vast te stellen.

## Wat is de aanleiding voor dit voorstel?

Op 19 mei 2022 heeft uw raad een krediet beschikbaar gesteld van € 2.000.000,- (zie raadsvoorstel RIS 2022-R-73). Op 4 april 2024 stond dit onderwerp ook geagendeerd maar toen is gemeend dit voorstel op die datum niet te bespreken om nadere informatie alsnog te verwerken (paragraaf 3, bijlage Aanvullende informatie bij raadsvoorstel bulkterminal). Dit heeft geresulteerd in het nu voorliggende voorstel.



Om de gegeven informatie te kunnen herleiden naar de eerdere voorstellen, beantwoorde technische vragen en Raadsinformatiebrieven, is de systematiek en opbouw van dit voorstel niet gewijzigd.

## **Inleiding**

### *Versterking van de havenfunctie*

De gedachte achter de realisatie van de Bulk Terminal is het versterken van de havenfunctie van Cuijk. Er zijn nog meerdere vestigingslocaties op De Haven voor wie de aanwezigheid van een goede faciliteit voor de afhandeling van bulk en de reeds aanwezige containerterminal een vestigingsfactor kan zijn. Daarnaast zal het ruimtelijk en economisch beleid gericht zijn op het stimuleren van watergebonden activiteiten op Bedrijventerrein De Haven (paragraaf 4, bijlage Aanvullende informatie bij raadsvoorstel bulkterminal). Voor wat betreft de aan- en afvoer van en naar de kade heeft deze faciliteit een goede ontsluiting naar de A73 (6 km).

Deze versterking van de havenfunctie is goed voor de economie van gemeente Land van Cuijk en voor de werkgelegenheid in de haven. Door het aanleggen van een Bulk Terminal zal de haven in Cuijk voor nu en in de toekomst aantrekkelijk zijn voor bedrijven die bulkgoed verwerken en dit graag per schip aan en/of af willen voeren.

### *Modal Shift*

Het (rijks)beleid is erop gericht zoveel mogelijk vrachtwagens van de weg af te krijgen. Met het principe van Modal Shift beogen we met de realisatie van de Bulk Terminal het verleggen van vervoer over de weg naar vervoer over het water. Zie ook paragraaf 5, bijlage Aanvullende informatie bij raadsvoorstel bulkterminal.

### *Voldoende financieel inzicht*

De reden dat we nu op dit moment met deze kredietaanvraag komen en niet eerder, is omdat er voor dit aanvullende voorstel nu voldoende financieel inzicht is.

In juli 2023 is uw raad middels een RIB (RIS 2023-RIB-161) meegedeeld dat wij met de andere twee deelnemende partijen (Legro en BECC) zouden gaan onderhandelen over de verdeling van de meerkosten.

## **Welk resultaat willen we bereiken?**

Zoals beschreven in het raadsvoorstel van 19 mei 2022 beschreven willen we 279.000 ton per jaar aan vervoer omzetten van de weg naar het water. Hiermee wordt de lokale wens om het rendement van De Haven in Katwijk te verbeteren ingevuld, maar ook wordt de doelstelling van het Rijk ruimschoots behaald om meer dan 100.000 ton jaarlijks van weg naar water te verschuiven.

In genoemd raadsvoorstel is destijds ook een impactmeting opgenomen waarbij de geprognosticeerde CO2-reductie is omgerekend naar een maatschappelijke waarde, uitgedrukt in geld (monetarisering). Middels de rekensystematiek van destijds bleek dat hiermee, over een periode van vijf jaar, een maatschappelijke besparing gemoeid is van € 3.953.883,-. Inmiddels is deze berekening geactualiseerd naar de huidige rekensystematiek en is de maatschappelijke besparing in het basisscenario opgelopen naar € 6.989.125,-. Als bijlage treft u de berekening aan.



Besluiten we om de bulkkade niet aan te leggen, dan betekent dat dat we extra inkomsten mislopen die we dan niet in kunnen zetten voor de haven-ontwikkeling. Dat betekent ook: geen CO2 reductie, geen volumegroei, en geen invloed op de transporten via de weg.

### **Hoe zag het voortraject eruit?**

Om een goed beeld te schetsen van het verloop van de totstandkoming van de haven tot het onderhavige raadsvoorstel wordt hieronder relevante achtergrondinformatie en de historie weergegeven van de haven van Cuijk.

#### *1. Historie*

De haven van Cuijk is op vrijdag 14 juni 1968 feestelijk geopend door Prins Bernhard tegelijk met de havens van Waalwijk en Oss.

Om de werkgelegenheid te verbeteren hebben Cuijk, Oss en Waalwijk in de jaren 60 van de vorige eeuw de handen ineen geslagen om de Brabants Maashavens te realiseren. “Deels om de bestaande werkeloosheid op te vangen maar ook om nieuwe werkgelegenheid voor de toekomst te creëren” aldus initiatiefnemer burgemeester Louis Jansen van Oss, later burgemeester van Cuijk.

Brabant ligt niet aan de zee, maar dit trio Maashavens lag wel goed gepositioneerd tussen de havens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen enerzijds en het grote Duitse industriële Ruhrgebied en de Limburgse en Luikse mijn- en industriegebieden aan de andere kant. Bovendien ligt de Maas evenwijdig aan de Rijn, een belangrijke Europese vaarweg, waarmee het via meerdere kanalen verbonden is. En ook de Maas kan bevaren worden door grote binnenvaartschepen, tot 2000 ton. Al met al een uitstekende aansluiting op het Europese waterwegennet.

#### *2. Omschrijving Havengebied*

Het bedrijventerrein rondom de binnenhaven is ruim 100ha groot en is verdeeld over verschillende bedrijfskavels waarvan er 16 direct aan het water gelegen zijn. Op ongeveer de helft van deze kavels vinden watergebonden activiteiten plaats. De gronden en de aanwezige kadevoorzieningen zijn in handen van de daar gevestigde bedrijven. De gemeente beschikt nagenoeg niet meer over grond in het havengebied en heeft ook geen kavels in erfpacht uitgegeven. De binnenhaven zelf, de taluds aan de zijkanten en de keersluis zijn wel eigendom van de gemeente.

#### *3. SWOT analyse 2004*

In 2004 is door TNO een casestudie uitgevoerd met de “binnenhaven Cuijk” als onderwerp, als onderdeel van de studie “Economisch belang Nederlandse Binnenhavens” in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB). Deze studie geeft naast een algemeen beeld van de haven ook inzicht in de toenmalige economische en verkeers- en vervoerskenmerken. Veel van die kenmerken zijn nu nog steeds van belang.

Interessant is de SWOT-analyse die destijds in de studie is opgenomen.

#### **Sterktes**

- Goede bereikbaarheid via weg en water
- (Inter)nationale vervoersrelaties
- Hoge productiewaarde gerelateerd aan de haven
- Sterke positie in zand en grind



#### Zwaktes

- Geen openbare laad/loswal
- Beperkte benutting natte kavels (kavels direct aan het water)
- Beperkte uitbreidingsmogelijkheden
- Milieubeperkingen door nabijgelegen woonomgeving

#### Kansen

- Revitalisering haveninfrastructuur
- Intenties voor watergebonden activiteiten
- Aanwezigheid stamlijn\*
- Stagnatie ontwikkeling omliggende havens

\*De haven is in de huidige situatie niet aangesloten op het spoornetwerk.

#### Bedreigingen

- Beëindiging ontgrondingen en daarmee zand- en grindproductie
- Beperkte watergebonden activiteiten andere segmenten
- Fluctuaties waterstanden

Mede op basis van deze analyse heeft de toenmalige gemeenteraad van Cuijk in 2011 besloten een kade te realiseren. Deze kade wordt momenteel geëxploiteerd door ITC-van Berkel voor de overslag van containers.

#### 4. Huidige voorzieningen en potentiële vraag

Diverse bedrijven hebben hun eigen voorziening. Dit betreft Teunesen Zand en Grint (eigen kade), Fleuren Tankopslag (in mei 2022 overgenomen door Tessenderlo Kerley Netherlands), Nijhoff (eigen aanlegsteiger voor overslag vloeistoffen) en Mondo Minerals (overgenomen door Elementis Minerals in 2020; eigen voorziening voor kalk overslag).

Door de komst van Legro (2020), de uitbreiding van activiteiten van BECC, de fabriek Duynie en bedrijven die in potentie mogelijkheden hebben voor vervoer over water, is een openbare overslagkade in potentie een goede uitbreiding. Zie onderstaande opsomming voor een aantal mogelijk geïnteresseerde bedrijven.

- Terraq – betoncentrale
- Aviko – aardappelproducten
- Essity – papierproducten
- Van Dijk – recycling
- Scoops – recycling

#### 5. Kadernota 2023

In de kadernota 2023 is aandacht besteed aan de havenontwikkeling en het bevorderen van het goederenvervoer over water (modal shift).

Hierin speelt de Haven van Cuijk een belangrijke rol en draagt bij aan de regionale economie en aan het vervangen van transport over de weg naar transport over het water (modal shift). Het verduurzamen van de transportopgaven en het toekomstbestendig maken van de haven



vragen continu onze aandacht. Denk daarbij onder andere aan kade-uitbreiding en duurzamere verlaadoplossingen.

Verdere ontwikkeling van de haven is mogelijk door:

- Voorbereiding van de realisatie van de Bulk Terminal Cuijk;
- Optimalisering van het gebruik van de haven door de toename van watergebonden activiteiten (modal shift);
- Samenwerking met Brabantse Havens om gezamenlijk in te zetten op verduurzaming, veiligheid en versterking van de havens en binnenvaart, middels Brabant Ports;
- Warmte- en energietransitie in de haven: het leveren van walstroom aan binnenvaart en inzetten op het elektrificeren van de binnenvaart (Programma Milieu–Green Deal).

De realisatie van Bulk Terminal Cuijk (BTC) stond gepland voor 2023. Vanwege de stikstofmaatregelen en toegenomen kosten is er vertraging ontstaan. Hier wordt actie op ingezet, in overleg met Provincie Brabant worden de mogelijkheden onderzocht.

- Tevens is er in 2023 ingezet op verdere samenwerking met de Brabantse havens op de onderwerpen verduurzaming, veiligheid en versterking van de havens. Gemeente Land van Cuijk sluit aan bij Brabant Ports.
- Ook wordt in 2023 onderzoek naar elektrificatie van binnenvaart en de mogelijkheden voor de Clean Energy Hub opgepakt. Hierover lopen gesprekken met de Provincie Noord-Brabant.
- Vanaf 2024 wordt ingezet op de mogelijkheden van koppeling van data in de haven en de optimalisering van de inning van scheepvaartrechten.

#### 6. *Scheepvaartrechten*

De scheepvaartrechten zorgen voor de baten voor de gemeente gedurende de exploitatie van de haven. De scheepvaartrechten zijn te verdelen in een 3-tal categorieën:

- Doorvaartrechten: toegepast bij beroepsvaart bij het passeren van de keersluis;
- Overslag containers: kadegeld voor de overslag van containers;
- Overslag bulkgoederen: kadegeld voor de overslag van bulkgoederen.

Opgemerkt wordt dat voor de term “scheepvaartrechten” ook wel de term “havengelden” wordt gehanteerd. De correcte term is echter scheepvaartrechten en wordt daarom in de voorliggende documenten gebruikt.

#### 7. *Uitgangspunten projectvoorstel 2022*

De uitgangspunten die geformuleerd zijn in het projectvoorstel uit 2022 zijn als volgt:

- Prognose volume gebaseerd op historische volumes Legro, Wanssum;
- Prognose volume BECC gebaseerd op mogelijk volumetransport via water;
- Bestaande verordening scheepvaartrechten;
- Inzetten op te verwachten inkomsten (doorvaart) naar overslag;
- Subsidieregeling voortkomend uit infrastructuurfonds 2017. Aanleg van kademuren voor vervoer via de binnenvaart mogelijk maken via middelen uit “Beter Benutten”;
- Investerings deelnemende partijen.

#### 8. *Voorwaarden subsidieregeling (SPUK)*

De realisatie van BTC komt in aanmerking voor subsidie vanuit het Rijk waarbij een aantal voorwaarden gelden, waarvan de belangrijkste als volgt zijn:



- Per projectaanvraag kan er vanuit het Rijk maximaal 1 miljoen ter beschikking worden gesteld om de openbare infrastructuur te verbeteren;
- De decentrale overheden dienen het beschikbare bedrag middels een cofinanciering met minimaal eenzelfde bedrag te verdubbelen;
- De private initiatiefnemers investeren eveneens minimaal 1 miljoen in het haveninitiatief en committeren zich om minimaal 100.000 ton jaarlijks van weg naar water te verschuiven.

### Waar moeten we rekening mee houden?

#### Financiën

De financiën bestaan uit kosten en baten. Hieronder worden eerst de kosten weergegeven waarna de baten worden beschreven.

#### Kosten

In het in het raadsvoorstel van mei 2022 is een financieel overzicht gepresenteerd. In het overzicht hieronder zijn de kosten van destijds nogmaals weergegeven met daarnaast de kosten na herberekening (prijspeil 2024).

	Begroting RV 2022 o.b.v. raming 2021	Prijspeil 2024	Opmerking	
1.	Kadewerk	€ 1.447.502	€ 1.882.757	Hogere staalprijsen**
2.	Straatwerk en opvulling	€ 330.418	€ 824.590	Opvulling onder straatwerk***
3.	Overige infrastructuur	€ 23.000	€ 188.308	Walstroom**** is ca. € 50.000 duurder
4.	Projectkosten	€ 20.500	€ 14.700	
5.	Projectmanagement	€ 73.000	€ 180.141	Engineering ruim € 100.000 duurder
6.	Leges, notariële kosten	€ 55.000	€ 86.000	Leges zijn ruim € 30.000 duurder
7.	Onvoorzien	€ 50.000	€ 10.000	Minder onvoorzien doordat het proces verder is
8.	Voorbereiding		€ 153.662	Voorbereiding niet opgenomen in raming 2021
9.	Afronding	€ 580	-€ 158	
	<b>TOTAAL</b>	<b>€ 2.000.000</b>	<b>€ 3.340.000</b>	

\*\* Als we het staal op zich beschouwen zit daar al een prijsstijging in van ca. € 435.000.

\*\*\* In de raming van 2021 is uitgegaan van het opvullen van grond "om niet" (er waren dus geen kosten aan verbonden). In de vigerende raming is hier niet van uitgegaan en zijn er wel kosten verbonden aan het opvullen van grond. De prijsstijging voor de grond(opvulling) bedraagt mede daardoor ca. € 190.000.

Merk op dat hier een mogelijke meevaller kan plaatsvinden indien de aanvulling van grond goedkoper kan worden gerealiseerd. Dit zou kunnen voortvloeien als er elders in de gemeente grond beschikbaar komt.

\*\*\*\* De kosten voor de walstroom bestaan uit de realisatie van de voorzieningen voor de walstroom en betreffen nadrukkelijk niet de kosten (m.n. stroomverbruik) gedurende de exploitatie van BTC.

Het extra benodigde krediet o.b.v. de hogere uitgave bedraagt dus:

€ 3.340.000 -/ - € 2.000.000 = € 1.340.000.

Daarnaast is er ook sprake van een lagere (Rijks)subsidie dan verwacht/begroot. In het eerdere voorstel is rekening gehouden met € 1.250.000 subsidie maar de beschikking geeft nu aan € 1.054.534. Dit verschil van € 195.466 (afgerond € 195.000.) dient ook opgevangen te worden.



Het financiële plaatje voor het totaal benodigde extra krediet ziet er nu als volgt uit:

Totaalkosten prijspeil 2024	€ 3.340.000
Budget raad maart 2022	€ 2.000.000
Tekort	<b>€ 1.340.000</b>
Lagere (Rijks)subsidie	€ 195.000
<b>Totaal benodigd aanvullend</b>	<b>€ 1.535.000</b>

De extra kapitaallasten die voortvloeien uit het aanvullende krediet ad € 1.535.000 (2025 € 54.000 e.v.) kunnen gedekt worden uit de scheepvaartrechten die verband houden met de exploitatie van de Bulk Terminal Cuijk.

Zoals gezegd bedragen de kapitaallasten voor het gevraagde aanvullende krediet **€ 54.000** in 2025. Dit vormt de basis van dit raadsvoorstel waarover nu wordt besloten.

Vanuit het bestaande krediet van maart 2022 is ook reeds sprake van kapitaallasten. De kapitaallasten van het bestaande en het nieuwe krediet samen bedragen **€ 80.000**.

#### *Baten*

Tegenover deze kapitaallasten staan de scheepvaartrechten (paragraaf 6, bijlage Aanvullende informatie bij raadsvoorstel bulkterminal) als structurele inkomsten. De scheepvaartrechten als gevolg van de exploitatie van de Bulk Terminal waren bij het raadsvoorstel van mei 2022 geraamd op € 87.814,-. Door indexatie worden deze extra scheepvaartrechten per 2025 geraamd op **€ 97.106,-**.

Deze scheepvaartrechten zijn als volgt opgebouwd:

Turf	250.000 ton
Schuimaarde	25.000 ton
Biomassa BECC	254.000 ton +
<b>TOTAAL</b>	<b>529.000 ton</b>

Het tarief waarmee gerekend wordt is vastgesteld in de verordening scheepvaartrechten 2024. Deze bedraagt 0,182 €/ ton. Dit resulteert in de volgende scheepvaartrechten voor 2025 (waarbij gerekend is met 1% inflatie):

- $529.000 \text{ ton} * 0,182 \text{ €/ton} * 1,01 = € 97.240,-$

Per 2025 geldt dus een positief verschil tussen de kapitaallasten en de scheepvaartrechten van (€ 97.106,- -/ - € 80.000,- =) ruim € 17.000,- (paragraaf 8, bijlage Aanvullende informatie bij raadsvoorstel bulkterminal). Dit verschil/overschot zal jaarlijks toenemen omdat enerzijds de kapitaallasten jaarlijks afnemen en anderzijds de scheepvaartrechten jaarlijks met de inflatiecorrectie toenemen.

In de huidige doorrekening is alleen gerekend met het basisscenario waarbij niet gerekend is met groei (paragraaf 7, bijlage Aanvullende informatie bij raadsvoorstel bulkterminal) van de bulkoverslag, hoewel die groei wel realistisch is.



#### *Financiële bijdrage bedrijven*

Wij hebben met Legro en BECC besproken of zij bereid zijn een deel van de meerkosten op zich te nemen. Partijen zijn op zich wel bereid om extra te investeren maar onder voorwaarden, namelijk dat zij hun investering terug kunnen verdienen. Dit gaat dan ten laste van de inkomsten van de gemeente. Gedacht moet dan worden aan bijvoorbeeld een afdracht van een deel van de jaarlijkse revenuen uit de exploitatie van de Bulk Terminal. Ook bleek er wel bereidheid om niet nu extra te investeren maar over een x aantal jaar. Aan genoemde voorwaarden kleven voor de gemeente juridische risico's. Daarnaast biedt het voor de gemeente geen voordeel als wij minder hoeven te investeren waarbij de inkomsten ook evenredig lager worden. Kortom; er is geen sprake van een financieel voordeel, er liggen juridische risico's op de loer en de samenwerkingsovereenkomst wordt nodeloos complex.

Daarom zijn wij tot de conclusie gekomen dat het voor ons beter is om zelf deze meerkosten volledig te dragen.

#### *Risicoparagraaf*

Zoals in de raadsinformatiebrief van juli 2023 (RIS 2023-RIB-161) omschreven blijven risico's omtrent de subsidies van kracht.

Ook blijft onveranderd dat de huidige ramingen momentopnamen zijn en de werkelijkheid altijd af kan wijken van de ramingen.

De zaken m.b.t. de juridische aspecten die u in de raadsinformatiebrief van juli 2023 (RIS 2023-RIB-161) onder geheimhouding zijn medegedeeld blijven onverminderd van kracht.

Tevens bestaat er het risico dat de reeds gevestigde bedrijven hun activiteiten staken waardoor er minder gebruik wordt gemaakt van BTC. Dit risico kent beperkte gevolgen omdat de grond in de haven zeer in trek is bij bedrijven, waaronder ITC-Van Berkel. De verwachting is dan ook dat de eventueel vrijkomende grond spoedig in gebruik zal worden genomen door andere bedrijven.

#### *Communicatie*

De toekenning van gevraagd aanvullend budget heeft geen invloed op de bestaande communicatielijnen.

Uiteraard zal formeel aan de subsidieverstrekkers (Rijk en provincie) kenbaar worden gemaakt dat uw raad aanvullend krediet heeft gevoteerd.

#### *Afstemming*

Kortheidshalve verwijzen wij u hiervoor naar het raadsvoorstel van mei 2022 beschreven.

#### **Bijlagen**

Bij dit raadsvoorstel horen de volgende beslisdocumenten en bijlagen:

- Raadsbesluit (concept);
- a. RIS 2022-R-73: Raadsvoorstel Krediet realisatie Bulk Terminal Cuijk d.d. 22 mei 2022;
- b. RIS 2022-R-73c: CO2-reductie bij realisatie BTC 10 maart 2022;
- c. Aanvullende informatie bij raadsvoorstel Aanvullend krediet Bulk Terminal Cuijk;
- d. Brief Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 april 2024 betreffende voornemen tot honorering vertraging procesgang SPUK Haven Cuijk.



Burgemeester en wethouders,  
de secretaris,

Johan Postma

de burgemeester,

Marieke Moorman