



Provinciale Staten
van Limburg

Cluster ONT
Ons kenmerk 2020/2503
Uw kenmerk -
Bijlage(n) 1

Behandeld K.I.L. Folie
Telefoon +31 6 29 07 19 03
Maastricht 23 januari 2020
Verzonden **24 januari 2020**

Onderwerp

Gewijzigd Statenvoorstel "Ontwikkeling Railterminal Greenport Venlo"

Geachte Staten,

Bijgaand treft u aan het gewijzigd Statenvoorstel "Ontwikkeling Railterminal Greenport Venlo" een en ander naar aanleiding van het verhandelde tijdens de vergadering van de Statencommissie Financiën, Economische Zaken en Bestuur op 17 januari 2020. De wijzigingen in het statenvoorstel zijn onderstreept.

Behandeling van dit Statenvoorstel staat gepland voor uw vergadering op 7 februari 2020.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Gewijzigd Statenvoorstel – 1 minuut versie

No: G-19-053

1 Onderwerp

Ontwikkeling Railterminal Greenport Venlo.

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Op basis van een aanbesteding zijn in 2015 met de Cabooter Group contracten gesloten voor de realisatie van de railterminal. Op basis van een scopewijziging heeft Cabooter Group nadien een verzoek tot scopewijziging gedaan. Hierdoor werd de oorspronkelijke railterminal van 15 hectare (fase 1) uitgebreid met ca. 13 ha (fase 2) ten behoeve van Stack ruimte (c.q. opslagruimte) en Crossdocks (Verplaatsen van goederen zonder tussenopslag). Het onderhavige voorstel ziet op deze uitbreiding. Omdat Cabooter Group naast deze uitbreiding van de hoeveelheid grond ook een additioneel verzoek tot geldlening heeft gedaan ter hoogte van € 2,5 miljoen, is er op basis van het erfpachtkader (zoals door Provinciale Staten vastgesteld op 15 december 2017) sprake van stapeling en dient de besluitvorming hieromtrent plaats te vinden door uw Provinciale Staten.

Het beoogd resultaat betreft uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ter zake de door Gedeputeerde Staten voorgenomen aankoop van circa 13 hectare grond van BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo (hierna: OGV) ten behoeve van de realisatie van fase 2 van de ontwikkeling van de Railterminal Greenport Venlo, het hiertoe verlenen van een recht van erfpacht en het verstrekken van een achtergestelde lening aan Cabooter Group teneinde de ontwikkeling van de Railterminal Greenport Venlo te kunnen realiseren.

3 Bevoegdheid

Het betreft hier autonoom beleid. Het kader stellend budgetrecht van Provinciale Staten is neergelegd in de Provinciewet. In lijn met de financiële verordening 2016, Sturing in Samenwerking 2.0 en de Provinciewet worden Provinciale Staten in de gelegenheid gesteld wensen en bedenkingen te uiten ten aanzien van diverse voorgenomen besluiten van Gedeputeerde Staten inzake de Cabooter Group. Dit in relatie tot artikel 167, lid 4 van de Provinciewet, aangezien er sprake is van een stapeling van erfpacht in combinatie met een financiële lening.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

Uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ter zake de volgende voorgenomen besluiten van Gedeputeerde Staten:

1. in te stemmen met het verstrekken van een achtergestelde lening aan Cabooter Group ter hoogte van € 2,5 mln. als bijdrage in het benodigde investeringsbedrag voor de railterminal fase 1 te dekken uit het revolverende deel van de immunisatiereserve;
2. in te stemmen met de gefaseerde aankoop van circa 13 hectare grond van BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo ten behoeve van de realisatie van fase 2 van de ontwikkeling van de Railterminal Greenport Venlo, voor een aankoopssom van ca. € 16 miljoen exclusief btw, te dekken uit het restant erfpachtkrediet van € 100 mln. met een huidig saldo van € 46,5 mln.;
3. in te stemmen met de (gelijktijdige) uitgifte in erfpacht aan Cabooter Group van de onder punt 2 bedoelde gronden waarop de uitbreiding van de Railterminal Greenport Venlo, stackruimte en cross docks gerealiseerd zullen worden;



4. de manager Grond en Vastgoed te machtigen om de noodzakelijke overeenkomsten nader uit te werken, te ondertekenen en af te wikkelen.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

Niet van toepassing.

6 Risico's

Risico's inzet erfpachtinstrument

De inzet van het instrument erfpacht brengt ook risico's met zich mee. De belangrijkste risico's die zich kunnen voordoen zijn:

1. waardedaling van het vastgoed;
2. renterisico van de canon;
3. betalingsrisico van de canon (eventueel door faillissement erfpachter).

Deze drie belangrijkste risico's zijn zo veel mogelijk beperkt door het opnemen van specifieke voorwaarden en condities waaronder de erfpacht wordt aangegaan, waaronder:

- opnemen van een indexatieclausule voor de grondwaarde;
- jaarlijkse indexatie van de canon;
- recht van afkoop canon door erfpachter;
- het stellen van hypothecaire zekerheden en concerngarantie voor de jaarlijkse canonbetaling.

Risico's inzet financiering

Op basis van een door de provinciale treasury onafhankelijk uitgevoerde analyse (zie bijlage) van de businesscase, waarbij tevens de regelgeving met betrekking tot staatssteun in ogenschouw is genomen, alsmede toetsing heeft plaatsgevonden aan de autonome beleidsuitgangspunten, zoals opgenomen in de Financiële Verordening Provincie Limburg 2016 en de (PS) kaders vanuit "Sturing in samenwerking 2.0" wordt positief geadviseerd op de onderhavige aanvraag, waarbij tevens de reeds bestaande lening van de provincie aan de Cabooter Group wordt geherfinancierd.

Dit oordeel is mede gebaseerd op de analyse van de co-financier (huisbank Rabobank Venlo), de stresscase en het goede trackrecord van de ondernemer. De risico-rendement-verhouding is passend voor de financiering en deze uitzetting met het risicoprofiel 'actief monitoren' draagt bij aan de totstandkoming van de strategisch gewenste portefeuillevetoverhouding en de doelstelling van instandhouding Provinciaal vermogen.

Risicoprofiel en risicoreservering

Na afweging van de kwaliteit van de business case, kredietwaardigheid van de debiteur en de te stellen zekerheden wordt het risicoprofiel van de te verstrekken financiering als 'laag' ingeschat. Op basis van deze inschatting (o.a. een volledig met zekerheden afgedekte financiering) is het conform richtlijnen SIS 2.0 niet noodzakelijk om een risicoreserve te vormen bij onderliggende financieringsaanvraag.



Financiële analyse van de erfpachtconstructie

In het Statenvoorstel “Erfpachtkader” (2017/78195) d.d. 7 november 2017 zijn specifieke inhoudelijke en financiële voorwaarden opgesteld ten einde een scherpe projectselectie met betrekking tot erfpachtconstructies te kunnen maken. In het bijgevoegde treasury advies zijn de relevante financiële risico's in kaart gebracht. De voornaamste conclusie is dat middels dit voorstel aan de voorwaarden gebaseerd op SIS 2.0 wordt voldaan en derhalve kan hierover vanuit treasury perspectief positief worden geadviseerd.



Statenvoorstel

No: G-19-053

1. Onderwerp

Ontwikkeling Railterminal Greenport Venlo.

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Op basis van een aanbesteding zijn in 2015 met de Cabooter Group contracten gesloten voor de realisatie van de railterminal. Op basis van een scopewijziging heeft Cabooter Group nadien een verzoek tot scopewijziging gedaan. Hierdoor werd de oorspronkelijke railterminal van 15 hectare (fase 1) uitgebreid met ca. 13 ha (fase 2) ten behoeve van Stack ruimte (c.q. opslagruimte) en Crossdocks (Verplaatsen van goederen zonder tussenopslag). Het onderhavige voorstel ziet op deze uitbreiding. Omdat Cabooter Group naast deze uitbreiding van de hoeveelheid grond ook een additioneel verzoek tot geldlening heeft gedaan ter hoogte van € 2,5 miljoen, is er op basis van het erfpachtkader (zoals door Provinciale Staten vastgesteld op 15 december 2017) sprake van stapeling en dient de besluitvorming hieromtrent plaats te vinden door uw Provinciale Staten.

Het beoogd resultaat betreft uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ter zake de door Gedeputeerde Staten voorgenomen aankoop van circa 13 hectare grond van BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo (hierna: OGV) ten behoeve van de realisatie van fase 2 van de ontwikkeling van de Railterminal Greenport Venlo, het hiertoe verlenen van een recht van erfpacht en het verstrekken van een achtergestelde lening aan Cabooter Group teneinde de ontwikkeling van de Railterminal Greenport Venlo te kunnen realiseren.

3. Bevoegdheid

Het betreft hier autonoom beleid. Het kader stellend budgetrecht van Provinciale Staten is neergelegd in de Provinciewet. In lijn met de financiële verordening 2016, Sturing in Samenwerking 2.0 en de Provinciewet worden Provinciale Staten in de gelegenheid gesteld wensen en bedenkingen te uiten ten aanzien van diverse voorgenomen besluiten van Gedeputeerde Staten inzake de Cabooter Group. Dit in relatie tot artikel 167, lid 4 van de Provinciewet, aangezien er sprake is van een stapeling van erfpacht in combinatie met een financiële lening.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

Uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken ter zake de volgende voorgenomen besluiten van Gedeputeerde Staten:

1. in te stemmen met het verstrekken van een achtergestelde lening aan Cabooter Group ter hoogte van € 2,5 mln. als bijdrage in het benodigde investeringsbedrag voor de railterminal fase 1 te dekken uit het revolverende deel van de immunisatiereserve;
2. in te stemmen met de gefaseerde aankoop van circa 13 hectare grond van BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo ten behoeve van de realisatie van fase 2 van de ontwikkeling van de Railterminal Greenport Venlo, voor een aankoopssom van ca. € 16 miljoen exclusief btw, te dekken uit het restant erfpachtkrediet van € 100 mln. met een huidig saldo van € 46,5 mln.; in te stemmen met de (gelijktijdige) uitgifte in erfpacht aan Cabooter Group van de onder punt 2 bedoelde gronden waarop de uitbreiding van de Railterminal Greenport Venlo, stackruimte en cross docks gerealiseerd zullen worden;

3. de manager Grond en Vastgoed te machtigen om de noodzakelijke overeenkomsten nader uit te werken, te ondertekenen en af te wikkelen.

5. Risico's

5.1. Risico's inzet erfpachtinstrument

De inzet van het instrument erfpacht brengt ook risico's met zich mee. De belangrijkste risico's die zich kunnen voordoen zijn:

1. waardedaling van het vastgoed;
2. renterisico van de canon;
3. betalingsrisico van de canon (eventueel door faillissement erfpachter).

Deze drie belangrijkste risico's zijn zo veel mogelijk beperkt door het opnemen van specifieke voorwaarden en condities waaronder de erfpacht wordt aangegaan, waaronder:

- opnemen van een indexatieclausule voor de grondwaarde;
- jaarlijkse indexatie van de canon;
- recht van afkoop canon door erfpachter;
- het stellen van hypothecaire zekerheden en concerngarantie voor de jaarlijkse canonbetaling.

5.2. Risico's inzet financiering

Op basis van een door de provinciale treasury onafhankelijk uitgevoerde analyse (zie bijlage) van de businesscase, waarbij tevens de regelgeving met betrekking tot staatssteun in ogenschouw is genomen, alsmede toetsing heeft plaatsgevonden aan de autonome beleidsuitgangspunten, zoals opgenomen in de Financiële Verordening Provincie Limburg 2016 en de (PS) kaders vanuit "Sturing in samenwerking 2.0" wordt positief geadviseerd op de onderhavige aanvraag, waarbij tevens de reeds bestaande lening van de provincie aan de Cabooter Group wordt geherfinancierd.

Dit oordeel is mede gebaseerd op de analyse van de co-financier (huisbank Rabobank Venlo), de stresscase en het goede trackrecord van de ondernemer. De risico-rendement-verhouding is passend voor de financiering en deze uitzetting met het risicoprofiel 'actief monitoren' draagt bij aan de totstandkoming van de strategisch gewenste portefeuillevethouding en de doelstelling van instandhouding Provinciaal vermogen.

Risicoprofiel en risicoreservering

Na afweging van de kwaliteit van de business case, kredietwaardigheid van de debiteur en de te stellen zekerheden wordt het risicoprofiel van de te verstrekken financiering als 'laag' ingeschat. Op basis van deze inschatting (o.a. een volledig met zekerheden afgedekte financiering) is het conform richtlijnen SIS 2.0 niet noodzakelijk om een risicoreserve te vormen bij onderliggende financieringsaanvraag.

Financiële analyse van de erfpachtconstructie

In het Statenvoorstel "Erfpachtkader" (2017/78195) d.d. 7 november 2017 zijn specifieke inhoudelijke en financiële voorwaarden opgesteld ten einde een scherpe projectselectie met betrekking tot erfpachtconstructies te kunnen maken. In het bijgevoegde treasury advies zijn de relevante financiële risico's in kaart gebracht.

De voornaamste conclusie is dat middels dit voorstel aan de voorwaarden gebaseerd op SIS 2.0 wordt voldaan en derhalve kan hierover vanuit treasury perspectief positief worden geadviseerd.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

6.1 Achtergrond

De Greenport Venlo is één van de zes Greenports in Nederland, mede dankzij haar strategische ligging vlakbij afzetgebieden als Duitsland en Midden-Europa. Trade Port Noord is onderdeel van Greenport Venlo en wordt ontwikkeld als knooppunt waar verkeersmodaliteiten weg, water en spoor bij elkaar komen. Binnen het gebied van Trade Port Noord is de realisatie van de Railterminal Greenport Venlo gepland.

Op 19 juni 2014 heeft Provinciale Staten (middels besluit G-14-010 'Statenvoorstel Meerjarenperspectief Grondbedrijf 2014') ingestemd met het ter beschikking stellen van krediet voor de aankoop van gronden door destijds C.V. Trade Port Noord (tegenwoordig: B.V. Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo), ten behoeve de Railterminal Greenport Venlo.

Vervolgens is in 2014 een aanbesteding op de markt gezet door C.V. Trade Port Noord, voor de bouw en exploitatie van de 'Railterminal Greenport Venlo'. Deze aanbesteding is destijds gewonnen door Cabooter Group (welke opereert onder de holding Gerli B.V.).

Op 1 oktober 2015 is de 'Ontwikkel- en exploitatieovereenkomst Railterminal Greenport Venlo' gesloten tussen Cabooter Group en (toenmalig) C.V. Trade Port Noord. Daarnaast is gelijktijdig de 'Erfpachtovereenkomst Greenport Venlo' gesloten tussen Cabooter Group, (toenmalig) C.V. Trade Port Noord en de Provincie Limburg (GS besluit 2014/64253 d.d. 18 november 2014) gesloten. De looptijd van de 'Ontwikkel- en exploitatieovereenkomst Railterminal Greenport Venlo' is gekoppeld aan de duur van het recht van erfpacht dat ten behoeve van Cabooter Group gevestigd is en deze is eeuwigdurend.

6.2 Erfpachtkader

In het erfpachtkader (zoals door Provinciale Staten vastgesteld op 15 december 2017) onderscheiden we twee doelstellingen voor een erfpachtconstructie:

1. stimuleringseffect, of
2. sturing op strategische positie.

Waarna het navolgende citaat (paragraaf 6.4) is opgenomen:

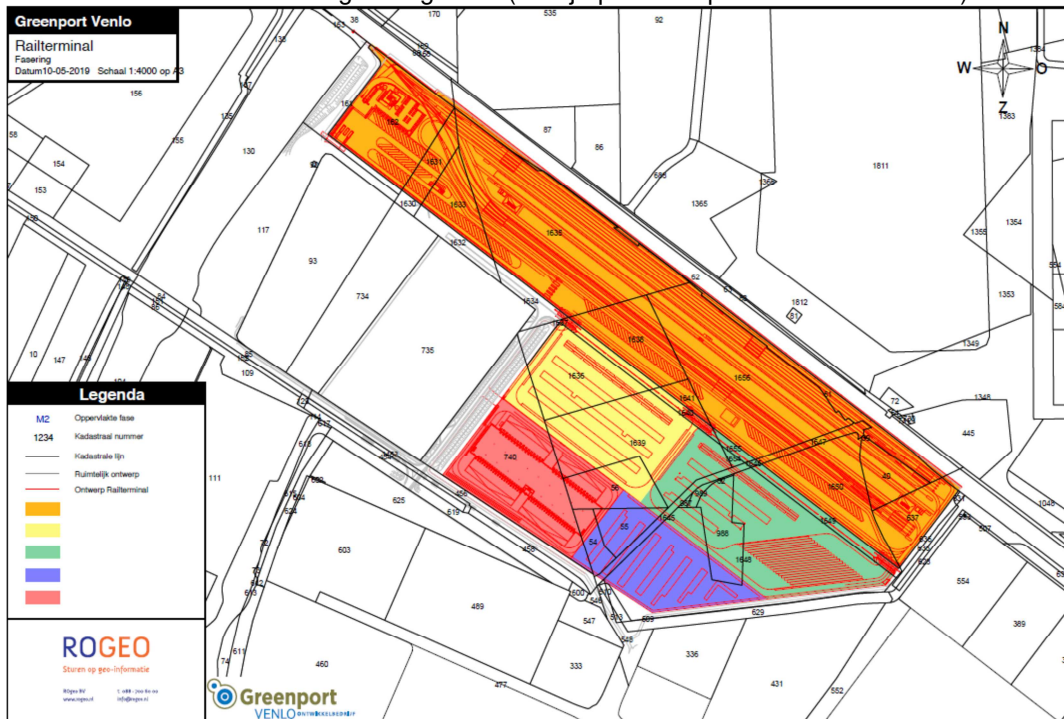
"Vanuit de Provinciale visie op het instrument erfpacht dient het bij voorkeur als stimuleringsinstrument ingezet te worden, waarbij beoogd wordt middels het revolverende karakter van het krediet een zo groot mogelijke investeringsimpuls (multipliereffect) te bewerkstelligen.(...) Derhalve zal primair worden ingezet op een tijdelijke impuls die ook als zodanig wordt vertaald in de contracten. Secundair zal een gedeelte van de projecten desalniettemin een langdurig karakter behouden. De reden hiervoor kan gevonden worden in de wens tot sturing op strategische positie en/of waarbij een (infra)structureel publiek en provinciaal belang aan de orde is".

De onderhavige railterminal is een voorbeeld van de tweede categorie waarbij een infrastructureel publiek en provinciaal belang aan de orde is waarbij sturing op een strategische positie gewenst is en daarom voor het instrument erfpacht wordt gekozen in plaats van eigendomsoverdracht.

6.3 Railterminal Greenport Venlo



De oorspronkelijke Railterminal Greenport Venlo behelst de ontwikkeling van een railterminal van 15 hectare en omvat het volgende gebied (oranje perceel op onderstaande kaart):



De Cabooter Group ontwikkelt in dit plan de feitelijke railterminal van 15 hectare (oranje perceel op bovenstaande kaart) voor het op- en afzetten van lading/containers, in de zogenaamde 'fase 1'. Aansluitend zullen in de uitbreiding, de zogenoemde 'fase 2', stackruimte en cross docks worden gerealiseerd op een oppervlakte van ca. 13 hectare (geel, groen, blauwe en rode percelen op bovenstaande kaart).

Doel railterminal

De railterminal heeft een tweeledig doel:

Enerzijds is de railterminal belangrijk voor de economische ontwikkeling van Limburg en Noord-Limburg in het bijzonder vanwege zijn "extended gate" functie, een zogenoemde binnenlandse terminal die direct verbonden is met de zee terminals en als cruciale "Hub" functie dient voor de logistieke hotspot Venlo-Venray. Omdat de bestaande twee railterminals onvoldoende capaciteit hebben voor het faciliteren van de logistieke hotspot Venlo-Venray met diverse Europese distributiecentra, is eerder besloten tot realisatie van de onderhavige railterminal.

Anderzijds heeft de railterminal tot doel om een modal shift te bewerkstelligen waarin fossiel vrachtverkeer van de weg naar het elektrisch vrachtverkeer over het spoor bevorderd wordt. De railterminal draagt daar aan bij en kan als een van de weinigen inland terminals in Nederland treinen van 750 meter lang bedienen; de nieuwe standaard voor goederentreinen.

Tweede fase railterminal

Met de beoogde tweede fase van de railterminal wordt de terminal nog multifunctioneler. Aanvankelijk was de insteek van de terminal om vooral vanuit de regio het Europese achterland te bedienen, maar omdat het een multi-functionele terminal wordt (stukgoederen, containers, trailers) zal de maritieme goederenstroom vanuit de noordzeehavens steeds belangrijker worden. Hierdoor is het van belang dat er ook opslag van containers (stack) mogelijk is op het terminalterrein.

Een andere uitbreiding in de tweede fase betreft het toevoegen van cross-dock functionaliteit die vooral interessant is voor het Midden- en Kleinbedrijf. Deze bedrijven hebben veelal geen ruimte voor de handling en stalling van containers op eigen terrein, waar het cross-dock wel in voorziet. In tegenstelling tot de grote EDC die dit op eigen terrein wel hebben ingeregeld. Door de cross-dock functionaliteit is de railterminal zodoende niet alleen relevant op grote schaal maar ook op middelgrote schaal voor de MKB.

6.4 Ontwikkelingen / nieuw verworven inzichten

De nadere uitwerking door Cabooter Group op basis van de afgesloten 'Ontwikkel- en exploitatieovereenkomst Railterminal Greenport Venlo' ten behoeve van de realisatie van 'fase 1', heeft geleid tot nieuw verworven inzichten op het gebied van de ontwikkeling van 'fase 2' alsook de voorziene financiering van 'fase 1'. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding geweest om voorliggende nota ter besluitvorming aan uw college voor te leggen.



Financiering fase 1

Het investeringsbedrag voor de railterminal in fase 1 is in totaal 14,5 mln. euro en dient grotendeels gefinancierd te worden. Cabooter Group heeft hiertoe bij haar inschrijving op de aanbesteding aangegeven voornemens te zijn dit bedrag met vreemd vermogen te willen financieren. Deze financiering is weliswaar grotendeels gevonden bij een bancaire instelling, maar na inbreng van circa 1 mln. euro uit haar eigen middelen resteert een financiële behoefte ter hoogte van € 2,5 mln. euro die randvoorwaardelijk als cofinanciering hieraan wordt gesteld door de bancaire instelling. Cabooter Group heeft aan de provincie verzocht om hierin te voorzien middels een achtergestelde lening.

In de financiële paragraaf alsook in het als bijlage toegevoegde financieel advies van voorliggende nota, zal hier nader op worden ingegaan.

Fase 2 – uitbreiding / scopewijziging

Er is op verzoek van Cabooter Group in 2017 een logistieke analyse uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de oorspronkelijke railterminal van 15 ha (fase 1) met de geplande 8 sporen niet voldoende opslagcapaciteit heeft. Daarom is het gewenst om stackruimte toe te voegen. Daarnaast ziet Cabooter Group, cross docks als essentieel onderdeel van de railterminal.

Deze nieuwe inzichten hebben geleid tot een aanpassing van de scope.

De nieuwe scope ziet op de integrale ontwikkeling van:

1. de Rail Terminal (de oorspronkelijke fase 1);
2. de Stackruimte (fase 2);
3. de Cross docks;

De nadere toelichting en het concrete verzoek tot scopewijziging staat beschreven in een brief van de Cabooter Group d.d. 18 december 2017 en het antwoord van Greenport Venlo hierop d.d. 24 januari 2018 (zie bijlagen).

De bovenstaande uitbreiding van de scope is aanleiding voor het onderhavige verzoek tot uitbreiding van de erfpachtgronden. Dit omdat voor de uitbreiding aangesloten wordt bij de oorspronkelijke contracten en zodoende ook voor de tweede fase wordt gekozen voor aankoop en uitgifte in erfpacht omdat het hier strategische gronden betreft en deze niet in eigendom aan Cabooter Group wordt uitgegeven. Ter volledigheid dient vermeld te worden dat in de definitieve uitwerking van de fase 2 uitbreiding, de oppervlakte op circa 13 ha is uitgekomen in plaats van de 12 hectare waarover in de brieven nog wordt gesproken.

6.5 Uitgangspunten erfpachtcontract (fase 1 en fase 2)

Oppervlakte en prijs			
Railterminal fase 1 =	€ 91,37 (2018) x 150.451 m2	=	€ 13,75 mln
Railterminal fase 2, deel 1 =	€ 112,50 (2018) x 37.232 m2	=	€ 4,19 mln.
Railterminal fase 2, deel 2 =	€ 112,50 (2018) x 45.193 m2	=	€ 5,08 mln.
Railterminal fase 2, deel 3 =	€ 112,50 (2018) x 23.632 m2	=	€ 2,66 mln.
Railterminal fase 2, deel 4 =	€ 140,- (2018) x 29.082 m2	=	€ 4,07 mln.
Totaal ca.	(gemiddeld ca. € 104,17 per m2)	285.590 m2	= € 29,75 mln.
Uitbreiding bedraagt ca. 135.139 m2 voor € 16 mln. = € 118,40 per vierkante meter gemiddeld.			

Conditie
– de erfpachtvoorwaarden en bepalingen zijn identiek aan de eerste fase, m.u.v. hogere grondprijzen zoals uit bovenstaand overzicht blijkt. Voor de Stackruimte geldt een prijs van € 112,50 excl. BTW per vierkante meter en voor de Crossdockruimte geldt een prijs van € 140,00 excl. BTW per vierkante meter (prijspeil 2018).; – de grondprijzen zijn marktconform op basis van uitgiftebeleid van Greenport Venlo. Zie ook genoemde brief van Greenport Venlo d.d. 24 januari 2018; – de canon is marktconform. Voor het canonpercentage van de grondwaarde is het zelfde percentage aangehouden als het canonpercentage zoals die door de aanbesteding voor fase 1 is bepaald door de markt; – de totale koopsom voor de uitbreiding bedraagt circa 16 miljoen euro excl. BTW – de totale canon voor fase 2 bedraagt circa € 475.000,00 (prijspeil 2018); – jaarlijkse indexatie van de grondwaarde en daarmee ook de jaarlijkse canon; – recht van afkoop canon door erfpachter; – het recht van erfpacht kan door erfpachter niet worden opgezegd; – het recht van erfpacht kan door erfverpachter (provincie) worden opgezegd indien erfpachter meer dan 2 jaar niet aan zijn verplichtingen voldoet; – bij opzegging door erfverpachter heeft erfpachter slechts recht op de wettelijk vereiste vergoeding voor de verplicht opgerichte opstallen tegen executiewaarde. Hier staat tegenover dat de erfverpachter ook de eigendom van deze opstallen om niet verkrijgt en weer in de markt kan zetten; – het betreft een eeuwigdurend erfpachtrecht; – zekerheidstelling door concerngarantie en 1^e hypotheekrecht voor 1 jaar canon; – Randvoorwaardelijk zal in de financieringsdocumentatie worden opgenomen dat Cabooter uiterlijk op 01-01-2021 een RvC zal installeren en de Provincie hiervan op de hoogte stelt.

Afweging

De grondprijs is marktconform en hoger dan de betaalde grondprijs van fase 1. Dit heeft met de oorspronkelijke aanbesteding te maken. In de aanbesteding van 2014 is een contract in de markt gezet en konden partijen inschrijven op basis van een jaarlijkse canon die zij bereid waren te betalen voor dat contract.

Om de railterminal mogelijk te maken hebben de aandeelhouders van Greenport Venlo (waaronder provincie Limburg) toentertijd genoeg genomen met een verlaagde grondprijs. Aangezien de marktomstandigheden inmiddels verbeterd zijn, is voor deze tweede fase wel een marktconforme grondprijs gehanteerd waarbij rekening gehouden is met de bestemming van de grond. Aangezien de provincie Limburg aandeelhouder is van Greenport Venlo profiteren wij indirect ook van deze hogere grondprijs.

Het canonpercentage is niet aangepast. Voor deze strategische gronden is hetzelfde canonpercentage aangehouden als in de fase 1, waardoor ons rendement ondanks de hogere grondprijs toch gelijk is gebleven. Dit komt omdat de canon wordt berekend over de (geïndexeerde) grondprijs. Op deze wijze wordt zodoende ook de canon geïndexeerd c.q. jaarlijks verhoogd.

Rekening houdende met het type exploitatie, de bestemming van de gronden van fase 2 en de oude vertrekpunten van fase 1 was het niet haalbaar om naast de verhoging van de grondprijzen ook het percentage voor de canon te verhogen.

Omdat het hier strategische gronden betreft die eeuwigdurend zijn en middels aanbesteding in de markt is gezet geldt hier zodoende een ander rentepercentage dan de kortstondige erfpacht welke vanuit het erfpachtkader puur vanuit economische stimulans in de markt wordt gezet tegen een actueel percentage van 5%.

De uitbreiding/scopewijziging (fase 2) betreft gronden die onlosmakelijk verweven zijn met de oorspronkelijke railterminal (fase 1). Voor deze fase 1 is reeds eerder besloten om de gronden middels erfpacht te faciliteren omdat het zogenaamde strategische positie betreft. Zie ook paragraaf 2.1. In dat kader is het logisch om ook fase 2 middels erfpacht te faciliteren en dezelfde contractspartijen te hanteren zodat hierdoor geen verdeeld eigendom ontstaat.

Dit is vooral relevant in worst case situaties (zogenoemde "default") zoals een faillissement. In zulke situaties is het cruciaal dat over de gehele grondpositie kan worden beschikt omdat het terrein alleen integraal als railterminal opnieuw in de markt weggezet kan worden.

Bijkomend voordeel van deze gronden is de alternatieve aanwending. De gronden zijn centraal gelegen in klavertje vier en worden omringd door de grote distributiecentra. Op klavertje 4 is momenteel een tekort aan grote kavels ten behoeve van logistieke distributiecentra. Een aaneengesloten terrein van ruim 28 hectare is redelijk uniek en derhalve in de huidige markt gemakkelijk weg te zetten. Bovendien is op dat moment ook nog een waardesprong te maken omdat de uitgifteprijs ten behoeve van een railterminal en stackruimte beduidend lager ligt dan de actuele uitgifteprijs voor logistieke distributiecentra.

Rekening houdende met de hoge overheidsinvesteringen voor de spoorse aanpassingen ten behoeve van de railterminal en het feit dat een railterminal een belangrijke vestigingsvoorwaarde is voor een logistieke hotspot, heeft de alternatieve aanwending vooralsnog zeker niet de voorkeur.

6.6 Stikstofproblematiek i.r.t. exploitatie Railterminal

Vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb) is het verboden om zonder vergunning een project te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstelling voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen. De aanleg en exploitatie van de Railterminal Greenport Venlo moet gezien worden als het realiseren van een project met bovengenoemde effecten als mogelijk gevolg. De realisatie en exploitatie zal plaatsvinden door Cabooter Group, welke daarmee dientengevolge gehouden is hiervoor over de benodigde vergunning te beschikken.

Conform bestuurlijke afspraak zijn voor Cabooter Group de benodigde rekenexercities gedaan ten behoeve van de aanvraag om vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb). Zowel de aanlegfase als de exploitatiefase zijn separaat doorgerekend, op basis van de gegevens zoals aangeleverd door de adviseur van Cabooter Group.

Aanlegfase

Uit de rekenresultaten blijkt een depositie van 0,01 mol stikstof per ha. per jaar op het (meest dichtbijgelegen) Natura 2000-gebied 'Maasduinen' te ontstaan. Mogelijk kan gekeken worden of bronmaatregelen mogelijk zijn welke leiden tot verdere reductie van de emissie en daaruit volgend dan het ontstaan van de situatie waarin depositie zal uitblijven en de aanlegfase vergunningsvrij is.

Exploitatiefase

Bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is de eindsituatie wat betreft logistieke capaciteit aangevraagd en inmiddels door de gemeente Venlo vergund. Exact deze situatie is gemodelleerd, uit de rekenresultaten blijkt een depositie van 0,73 mol stikstof per ha. per jaar op het (meest dichtbijgelegen) Natura 2000-gebied 'Maasduinen' te ontstaan. Op het Natura 2000-gebied 'Deurnsche Peel & Mariapeel' blijkt nog een depositie van 0,29 mol stikstof per ha. per jaar te ontstaan.

Door OGV is de suggestie gedaan om de railterminal vanuit de Wnb gefaseerd te vergunnen, OGV redeneert daarbij nog vanuit een inmiddels achterhaald beeld van een gefaseerde realisatie van de Railterminal. Inmiddels zijn de marktkansen voor Cabooter Group dusdanig gunstig geworden dat deze verwacht de railterminal zeer snel (2 tot 3 jaren) door te ontwikkelen naar de eindsituatie. Het is om meerdere redenen zeer onverstandig om de Wnb-vergunning op een lagere logistieke capaciteit te vergunnen, bijvoorbeeld:

- een kleinere Wnb-vergunning geeft aanleiding om een zienswijze tegen de omgevingsvergunning in te dienen, die dan immers te ruim is verleend.
- een kleinere Wnb-vergunning hindert initiatiefnemer in de snelle doorontwikkeling als gevolg van het missen van marktkansen.

Voor het salderen van de exploitatiefase zullen door Cabooter Group ammoniak of stikstofoxide-rechten van een externe locatie aangekocht moeten worden en ten gunste worden gebracht voor het genoemde project. Indicatief is gekeken naar de inzet van ammoniakrechten afkomstig uit het gebied. Het inzetten van lokale rechten (uit het gebied afkomstig) lijkt het meest voor de hand liggend teneinde de integrale effecten op een zo efficiënt mogelijke wijze te kunnen salderen. Daartoe zijn aannames voor wat betreft enkele voormalige lokale veehouderijen gedaan, waarvan de verwachting is dat de ammoniakrechten in bezit zijn van OGV. Laatstgenoemde partij heeft toegezegd de beschikbare ammoniakrechten concreet in beeld te brengen en hierover (bestuurlijk) af te stemmen op 27 november 2019.

OGV heeft zich op het standpunt gesteld dat deze rechten in beginsel ten gunste dienen te komen aan het tot uitvoering brengen van (bestemmings)plannen en het mogelijk maken van projecten binnen het projectgebied waarin OGV opereert. Op verzoek van gedeputeerde Mackus is inmiddels ambtelijk aan OGV verzocht een termijnvisie voor een periode van twee jaar (vanaf heden) op te stellen waaruit de concreet voorziene ontwikkelingen (en daartoe benodigde ammoniakrechten) in het gebied blijken. Op die manier kan gericht een keuze gemaakt worden waar inzet van ammoniakrechten het meest rendabel is. Het voor de lange termijn labelen van ammoniakrechten wordt in de dynamiek van de (landelijke aanpak van de) stikstofproblematiek op dit moment bestuurlijk niet als de gewenste aanpak beschouwd, in het bijzonder gelet op de inhoud van het bestuursakkoord tussen Rijk en Provincies alsmede de voorgestelde aanpak in het 'Aanvalsplan Stikstof Limburg'.

6.7 Resumerend

In 2014 heeft Cabooter Group de aanbesteding inzake de Railterminal Greenport Venlo (fase 1) gegund gekregen door destijds C.V. Trade Port Noord (tegenwoordig: B.V. Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo). Naar aanleiding hiervan heeft de provincie een erfpachtcontract afgesloten inzake 15 hectare voor de ontwikkeling van de railterminal.

Op basis van voortschrijdend inzicht, de ontwikkeling van Trade Port Noord zelf en de vraag van potentiële klanten uit de regio, ligt nu de erfpachtaanvraag voor om aanvullend een perceel van ca. 13 hectare in erfpacht te verkrijgen. Dit perceel is bedoeld als stackruimte voor containers en voor, in een volgende fase, de bouw van een cross dock-faciliteit om goederen uit containers snel te kunnen sorteren, ompakken en transporteren.

Fase	Omvang	Totale investering	Erfpacht	Financieringsverzoek aan provincie
Fase 1	15 hectare	€ 13,75 mln.	Erfpachtovereenkomst (d.d. 1 oktober 2015) met eeuwigdurende looptijd, voor een bedrag van € 400K p.j. (geïndexeerd)	€ 2,5 mln.
Fase 2	13 hectare	€ 16 mln.	Verzoek om ondertekening van een Addendum op de eerder afgesloten erfpachtovereenkomst met eeuwigdurende looptijd, voor een bedrag van ca. € 475K p.j. (gekoppeld aan de ontwikkeling van de terminal zelf)	N.v.t.

- 7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf**
Niet van toepassing.

- 8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**
De Railterminal valt onder programma 3.2.4. 'Logistieke netwerken'.

- 9. Juridische aspecten – deregulering**
De uitbreiding c.q. scopewijziging wordt geregeld middels een addendum op de oorspronkelijke contracten. Hierdoor zijn dezelfde bepalingen van toepassing. De wijzigingen zitten met name in aanpassing van de oppervlaktes door de uitbreiding en een ophoging van de grondwaarde conform uitgiftebeleid Greenport Venlo. Daarnaast is een tweede addendum opgesteld om het fall back scenario vast te leggen dat noodzakelijk is door de actuele PAS problematiek. Dit was noodzakelijk omdat Greenport en Cabooter Group het addendum in verband met fase 2 reeds ondertekend hadden.

- 10. Verbindingslijnen en andere visies**
Niet van toepassing.

- 11. Effecten op CO₂ emissies**
Het project Railterminal draagt bij aan de CO₂ reductie door inzet van meer vervoer per spoor en binnenvaart, het gebruik van energiezuinige equipment en het terugdringen van de wachttijden.

- 12. Verdere planning, procedure en uitvoering**
De terminal zal in het vierde kwartaal van 2019 in gebruik worden genomen. Direct nadat het erfpachtrecht is toegekend aan Cabooter Group, zal worden doorgepakt met de uitbreiding (van de activiteiten) van de Railterminal.



13. Periodieke informatie/sturingsinformatie

X Via Jaarstukken en Begroting

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- X Programmaverantwoording

☐ Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten

14. Evaluatie

Niet van toepassing.

15. Communicatie

Niet van toepassing.

16. Meegezonden bijlagen

Voor leden van Provinciale Staten worden de volgende bijlagen – onder geheimhouding ex artikel 25, lid 2 en 3 Provinciewet en artikel 10, lid 1 aanhef en onder c van de Wet openbaar bestuur voor Provinciale Staten – vertrouwelijk ter inzage gelegd bij de Griffie gedurende de periode van 10 december 2019 tot 7 februari 2020:

- Treasury Advies
- Brief Cabooter Group d.d. 18 december 2017
- Brief Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo d.d. 24 januari 2018



ONTWERPBESLUIT PROVINCIALE STATEN VAN LIMBURG

No: G-19-053

Onderwerp

Ontwikkeling Railterminal Greenport Venlo

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 10 december 2019

besluiten:

~~de volgende~~ wensen en bedenkingen kenbaar te maken ter zake de volgende voorgenomen besluiten van Gedeputeerde Staten:

1. in te stemmen met het verstrekken van een achtergestelde lening aan Cabooter Group ter hoogte van € 2,5 mln. als bijdrage in het benodigde investeringsbedrag voor de railterminal fase 1 te dekken uit het revolverende deel van de immunisatiereserve;
2. in te stemmen met de gefaseerde aankoop van circa 13 hectare grond van BV Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo ten behoeve van de realisatie van fase 2 van de ontwikkeling van de Railterminal Greenport Venlo, voor een aankoopsom van ca. € 16 miljoen exclusief btw, te dekken uit het restant erfpachtkrediet van € 100 mln. met een huidig saldo van € 46,5 mln.;
3. in te stemmen met de (gelijktijdige) uitgifte in erfpacht aan Cabooter Group van de onder punt 2 bedoelde gronden waarop de uitbreiding van de Railterminal Greenport Venlo, stackruimte en cross docks gerealiseerd zullen worden;
4. de manager Grond en Vastgoed te machtigen om de noodzakelijke overeenkomsten nader uit te werken, te ondertekenen en af te wikkelen.

~~Wensen en bedenkingen:~~

.....

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 7 februari 2020

De heer mr. A.O.J. Pregled, waarnemend griffier

De heer drs. Th.J.F.M. Bovens, voorzitter