

Beantwoording technische vragen

RV Beschikbaar stellen van een krediet voor Aankoop Derde Merwedehaven in het kader van het programma Ruimte voor Banen

Beter voor Dordt

1. Sinds wanneer weet het college dat dit terrein te koop wordt aangeboden?
Het terrein wordt niet op de markt aangeboden maar is al langer bestuurlijk tussen Provincie en Dordt en de regio gelabeld als kansrijke locatie voor een maritieme (her)ontwikkeling/benutting.
2. In de tekst staat 'een langdurig en intensief voorbereidingsproces samen met de ROM-D en de provincie Zuid-Holland voorafgegaan'. Waarom is de raad niet veel eerder op de hoogte gesteld dat het college de intentie heeft om tot aankoop over te gaan?
In het programmadocument Ruimte voor Banen (raad, begin 2023) is reeds de kaderstelling voor aankoop en herontwikkeling op de Merwedehavens vastgelegd, en is daarmee ook de basis gelegd voor aankoop en herontwikkeling van kansrijke locaties voor de maritieme sector. Recenter in het raadsvoorstel mb.t. Geen wensen en bedenkingen bij de Uitvoerings- en Financieringsstructuur Ruimte voor Banen (raad, d.d. 6 februari 2024) is de voorgenomen aankoop van de PROAV locatie, nogmaals concreet benoemd.
3. Hoe wordt de €9m gefinancierd? Is er een strategische reservering, algemene middelen of wordt er geleend? Met andere woorden waar komt dit bedrag vandaan? Gaat dit ten koste van andere investeringen?
De € 9 miljoen aankoopssom wordt geactiveerd als balanspositie binnen de gemeente. Alleen de kosten die uit de aankoop voortvloeien, dus kapitaallast op de aankoop als de beheerkosten worden gedekt vanuit strategische reserve Ruimte voor Banen.
4. De investering wordt gedaan in het kader van 'Ruimte voor Banen', wat is de verwachting van het aantal banen dat op deze 10 hectare groot gebied, onderverdeeld naar Praktisch, MBO, HBO en Universitair niveau gerealiseerd kunnen worden?
Het uitgifteprofiel en de uitgangspunten t.a.v. minimaal te realiseren arbeidsplaatsen (aantallen, profiel, type banen zoals die worden beoogd) moet nog worden vastgesteld. Enige indicatie geeft de herontwikkeling / verplaatsing Dolderman op de Tweede Merwedehaven waarmee circa 140 arbeidsplaatsen zijn gemoeid vermeerderd met enkele tientallen bij onderaannemers. Een terrein dat een stuk kleiner is / was – ca. 2 ha- dan de Derde Merwedehaven die nu voorligt. Voor de Derde Merwedehaven zal sprake kunnen zijn van minimaal 200-250 arbeidsplaatsen bij een maritieme invulling.
5. Is er bodemonderzoek gedaan? Is er verwachting van vervuiling en wat is de schatting dat het opruimen van eventuele vervuilde grond gaat kosten?
Bodemonderzoek: volledig uitgezocht door bureau Tauw onder supervisie Omgevingsdienst; dus geen verrassingen meer. Met de sanering die moet plaatsvinden is enkele maanden tijd gemoeid. De sanering zal direct volgend op de sloop – in één bouwstroom - plaatsvinden.

6. Zijn de kades in goede staat of moeten deze hersteld/opnieuw gebouwd worden, wat zijn eventueel de geschatte kosten?

Vanuit het programma Ruimte voor Banen is € 4 miljoen geormerkt voor de afdekking onrendabele toppen op de Merwedehavens. Daarnaast is er vanuit de eerder toegekende regiodeal ruim € 1 miljoen beschikbaar gesteld voor de maritieme herontwikkeling Merwedehavens.

7. Welke rijksmiddelen, naast de al genoemde middelen, worden aangesproken/aangevraagd om dit project te financieren en wat zijn de verwachte opbrengsten van deze rijksmiddelen en/of subsidies?

De kades moeten worden vernieuwd en geschikt worden gemaakt voor maritiem gebruik. De kosten en daarmee ook de omvang van de onrendabele top op de bijdrage zijn reeds door de ROM-D in beeld gebracht. De businesscase zal vervolgens volgens de gebruikelijke route door de aandeelhoudersvergadering van de ROM-D moeten worden vastgesteld. Op basis van de vastgesteld businesscase, de uiteindelijke onrendabele top en de inzet van subsidies, zal het voorstel aan de raad worden voorgelegd voor het beschikbaar stellen van de middelen vanuit strategische reserve Ruimte voor Banen.

8. Na het oormerken van €4m vanuit de strategische reserve Ruimte voor Banen, hoeveel blijft er nog over van deze strategische reserve? Kan daar eventueel nog een extra bedrag uit worden onttrokken voor dit project?

Subsidies: naast de reeds toegekende subsidie vanuit de Regiodeal voor de Merwedehavens, wordt aangestuurd op extra bijdragen vanuit de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie.

9. Naast eventuele vervuiling, sloop, kade-herstel welke andere kosten worden verwacht voordat het terrein geschikt is om te verpachten?

Naast sloop, asbestverwijdering, saneringskosten, aanleg kades en bouwrijp maken worden geen andere kosten voorzien

CDA

10. Wij vragen ons af waarom deze termijn zo is gegeven? Waarom kunnen we dit niet in januari of februari aankopen?

Overdrachtstermijn: de provincie is 100% aandeelhouder van PROAV, thans de eigenaar van het terrein. De provincie beoogt nog voor het einde van het jaar financiële verrekening te laten plaatsvinden. Daarvoor is het de nadrukkelijke wens om nog voor het einde van het jaar de verkoop door te zetten.

11. Hoeveel extra kosten komen er bij de 9 miljoen kosten koper? BTW? Overdrachtsbelasting?

De aankoop van het terrein bedraagt € 9 mln. Het terrein wordt in de overdrachtsbelasting geleverd aan de gemeente die op zijn beurt geen Overdrachtsbelasting (OVB) verschuldigd is. Indien er in dit geval (nu door de provincie / PROAV "as is where is" wordt geleverd) voor gekozen zou worden om vanuit de regionale Projecten CV van de ROM-D rechtstreeks aan te kopen, is over de aankoopsom ruim 10% Overdrachtsbelasting verschuldigd. Door de gemeente te laten aankoop, het terrein fiscaal bouwrijp (verwijderen opstallen en asfaltverwijdering) te maken, en vervolgens door te leveren aan de Project CV van de ROM-D, wordt de OVB vermeden. Dit heeft dus een aanzienlijk positief effect op de businesscase en is ook eerder in het raadsvoorstel t.a.v. de uitvoerings- en financieringsstructuur aangestipt als voorkeursroute bij het doen van aankopen.

12. Kernvraag: Wat zijn de voor en nadelen van het aankopen van dit terrein? Kunnen we deze voldoende overzien?

Sturing op voor- en nadelen:

- a. Met de aankopen zorgen we er voor dat we zelf het uitgiftekader kunnen bepalen (dus welke type bedrijvigheid, waar een bedrijf aan moet voldoen tegemoet komend aan de doelstellingen zoals die met de agenda Ruimte voor Banen zijn gesteld).
- b. Ook sturen op het voorkomen van negatieve effecten bij marktontwikkeling. Denk aan logistieke bedrijvigheid (die niet of nauwelijks gebruik maakt van het water) met idem logistieke stromen over de Baanhoekweg.
- c. De gekozen constructie waarbij de gemeente aankoopt, maar het terrein na fiscaal bouwrijp maken doorzet naar de ROM-D (Projecten CV), zorgt er voor dat de ontwikkelrisico's ook bij de CV worden weggelegd. Het risico is daarmee voor de gemeente beperkt tot het aandeel in de Projecten CV (met risicodragend werkkapitaal) en de inleg onrendabele topbijdrage gekoppeld aan de maatschappelijk-economische doelstellingen die met het project worden gerealiseerd.
- d. We kiezen voor uitgifte in langjarige erfpacht. Dit maakt het voor de gemeente uiteindelijk ook mogelijk om te profiteren de verwachte waarde sprong van bedrijven terreinen (dat geldt zeker voor de geschikte voor watergebonden terreinen).

GroenLinks

13. Plan is dat de gemeente koopt, doorverkoopt aan ROM-D en daarna weer terugkoopt.

Waarom deze constructie?

De constructie van aankoop door de gemeente komt voort uit de wens van Proav / PZH om niet zelf te slopen en in huidige staat te verkopen in de Overdrachtsbelasting. - Voorkeur zou zijn om het aantal (overdrachts/ transactie)stappen in het proces van aankoop tot uitgifte in zo beperkt mogelijk te maken. Echter in dit geval dit geval zou bij rechtstreekse aankoop van het terrein door de ROM-D (de Projecten CV) de aankoop onnodig financieel verzwaren, dat er een tussenstap is gezet door de gemeente de aankoop te laten doen. De gemeente geeft opdracht voor sloop en bouwrijp maken en verkoopt daarna in fiscaal bouwrijpe staat in de BTW sfeer aan de ROM-D. De hogere prijs die ROM-D voldoet dekt de door de gemeente gemaakte kosten. Deze kosten zitten al in de GREX van de ROM-D (als basis voor de businesscase). Dus deze constructie is opgezet vanwege fiscale overwegingen; er wordt op deze wijze ca. € 0,9 mln. bespaard.

14. Wat is er bekend over bodemverontreiniging, saneringsnoodzaak en mogelijk kosten daarvan?

Bodemonderzoek: volledig uitgezocht door Tauw onder supervisie OZHZ; dus geen verrassingen meer. De saneringskosten uitgaande van het door ons beoogd gebruik (industrieklasse grond) zijn uitgezocht. Met de sanering die moet plaatsvinden is enkele maanden tijd gemoeid. De kosten en risico's van sanering zijn verder ook voor rekening van PROAV.

Fractie Van der Spoel

15. "Gezien de verwachte financiële steun voor innovatie- en verduurzamingsprojecten in de sector kan het project naar verwachting ook profiteren van Rijksmiddelen en aansluiting vinden bij regionale programma's gericht op verduurzaming van de maritieme sector, waaronder het stimuleren van schone en duurzame binnenvaart"

Veel verwachtingen. Maar breng dit nu eens goed in kaart. Over welke bedragen gaat het hier nu om? Gaat dit over tonnen? Over miljoenen?

Subsidies: zie eerdere beantwoording van de vraag Beter voor Dordt.

16. “Het krediet is nodig om de aankoop van het terrein mogelijk te maken, wat essentieel is om de regie over de herontwikkeling en uitgifte in eigen handen te krijgen.”

Wat is het scenario wanneer wij de regie niet in handen hebben?

De vraag naar terreinen zoals deze (hoge milieucategorie) en grote omvang (in de eindsituatie ca. 5 hectare) is groot en zijn in de markt gewild. Worst case zou zijn dat een terrein verworven wordt door een marktpartij/ belegger die het terrein gebruikt voor droge activiteiten met weinig toegevoegde waarde (aantallen en type banen) en met een aanzuigende werking op vrachtwagen bewegingen op de Baanhoek weg.

17. “Hoewel de kostenramingen en taxaties met zorg zijn opgesteld, wordt de werkelijke hoogte van de kosten pas duidelijk bij de aanbesteding van de werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het terrein.”

En ook hier de vraag. Hebben we het dan over tonnen of over miljoenen?

Voor de aanpak en herstel van de nautische infra/ kade is een onrendabele top gemoeid van enkele miljoenen. Vergelijk in die zin ook de operatie Dolderman met een onrendabele top van € 3 miljoen, waarvan de helft door de Provincie ZH is ingebracht.

18. “De gemeente blijft verantwoordelijk voor specifieke taken, waaronder de sloop van de bestaande bebouwing, sanering, en het verwijderen van asfalt. Dit kan onverwachte kosten voor de gemeente opleveren”.

De provincie Zuid Holland wilt ons iets verkopen. Eind jaren 80 heeft de Provincie flink wat druk uitgeoefend op de gemeenteraad van Dordrecht om de derde Merwede haven open te stellen als stortplaats. Vervolgen is deze volgestort met asbest en andere zooi. Nu wilt de provincie ons dit stuk terug verkopen onder het mom van “as is, where is”.

“Deze kosten zijn echter reeds opgenomen in de grondexploitatie die ROM-D hanteert in de businesscase en worden uiteindelijk verrekend in de grondprijs.

Dus er bestaat een kans dat hierdoor de grondprijs veel hoger wordt dan gebruikelijk is in de markt?

De saneringskosten zijn in beeld gebracht. De grond wordt gesaneerd voor rekening en risico van Proav/ provincie. Het belangrijkste risico is daarmee afgedekt. De sloopkosten (€ 125 K), asbestverwijdering (€ 10K) liggen al vast op offertebasis en zijn in de kostenstructuur van de ROM-D opgenomen. De kosten bouwrijp maken en opruimen van het terrein (€ 430 K) zitten al in de kostenstructuur/ businesscase van de ROM-D. Deze kosten worden dus door de ROM-D aan de gemeente vergoed in de vorm van een hoger aankoopbedrag in de tweede transactie (Gemeente- ROM-D). Conclusie: geen risico voor de gemeente.

19. “De Eenheid Nazorg van de provincie, verantwoordelijk voor sanering en monitoring van voormalige stortplaatsen, heeft strikte eisen gesteld die de herontwikkeling zouden kunnen beperken”.

Dus naast de kans op een veel hogere grondprijs, waardoor gegadigden kunnen afhaken wordt er door de provincie ook nog allerlei andere beperkingen opgelegd waardoor gegadigden kunnen afhaken? Er zijn volgens het college al allerlei gegadigden. Hebben deze gegadigden deze beperkingen die zijn opgelegd door de ‘Eenheid Nazorg’ ook al ingezien?

In de GREX van de ROM-D is uitgegaan van een uitgifteprijs van € 310 / m². In de markt bewegen de prijzen voor zgn. natte terreinen zich nu al op een niveau -ruim- boven de € 300 per m². Kortom, er zal marktconform worden uitgegeven.

20. “De definitieve grondexploitatie en de businesscase van ROM-D, inclusief het voorstel voor de bijdrage aan de onrendabele top, worden in de eerste helft van 2025 aan uw raad voorgelegd ter besluitvorming”.

Dus eerst mag de raad geld beschikbaar stellen, terwijl er allerlei onduidelijkheden zijn en risico's niet bekend zijn, en daarna krijgen we het plan pas te zien. Waarom kunnen we het besluit niet nemen nadat we het plan hebben gezien? Wat is het risico als we dit besluit uitstellen?

De eisen van de Eenheid Nazorg zijn volledig in beeld en beperken zich op de betrokken kavel tot het dulden van ondergrondse leidingen voor de afvoer van vloeistoffen uit de vuilberg. Deze leidingen bevinden zich buiten of op de rand van het bouwvlak en vormen geen belemmering voor de bouwplannen van te vestigen partijen. De afspraken voorzien erin dat voor het onbebouwde deel de eenheid nazorg bij incidenten of onderhoud toegang moet kunnen krijgen tot deze leidingen. Deze eisen vormen geen verzwarende omstandigheden dan de zakelijke rechten die bijvoorbeeld gevestigd worden t.b.v. Stedin, Tennet of Evides.

21. “Om de kade geschikt te maken voor de maritieme industrie, zal naar verwachting aanzienlijke gemeentelijke investering vanuit de strategische reserve Ruimte voor Banen nodig zijn. Deze kosten, die kunnen leiden tot een onrendabele top, worden momenteel nader uitgewerkt en zullen worden verduidelijkt in de definitieve businesscase van de ROM-D”.

Ons wordt gevraagd 9 miljoen beschikbaar te stellen zonder dat duidelijk is wat het gaat kosten om deze kade geschikt te maken voor toekomstig gebruik. Is het bedrag uit de strategische reserve en de regiodeal hiervoor voldoende? En wat moet er nog meer betaald worden vanuit de strategische reserve en de regiodeal los van deze casus? Kan hier een overzicht van gemaakt worden alsjeblieft zodat wij als raad een inschatting kunnen maken of de strategische reserve en de regiodeal wel voldoende zijn om dit te dragen?

Idealiter zou het onze voorkeur genieten om de aankoop, voorzien van de businesscase en bijdrage onrendabele top in één voorstel voorzien van businesscase op de herontwikkeling aan uw raad voor te leggen. Het tijdspad van de provincie maakt dat we het gefaseerd moeten doen, met nu de aankoop en later de afweging op de onrendabele topbijdrage, waarbij wel op dit moment alle uitgangspunten en risico's door ROM-D in beeld zijn gebracht en uitgangspunt vormen voor de buca waarover de aandeelhouders ROM-D hebben te besluiten.