

Projectformat Agenda van Twente

Aanvrager: gemeente Almelo

Project : Laad- en loskade XL Park

Bijlagen: subsidieaanvraag Regio Twente bij Rijk m.b.t. ontsluiting kades XL Businesspark Twente

<p>Algemene informatie over het project</p> <ul style="list-style-type: none">• Aanleiding voor het project <p>Een goede bereikbaarheid over water is essentieel voor het ontwikkelen van een logistieke hotspot. In de Havenvisie Twente worden de kaders en uitwerking aangegeven om de bereikbaarheid van economische centra via het water te bevorderen en het vervoer over water te stimuleren. Twente is al een logistieke regio van nationale betekenis, maar er liggen kansen voor 10.000-13.000 extra arbeidsplaatsen en ruim 2 miljard euro extra toegevoegde waarde. Logistiek draagt bij aan Twentse ambitie t.a.v. kennisintensieve, hoogwaardige maakindustrie, oplossen van mismatch tussen vraag en aanbod arbeidsmarkt en het benutten van beschikbare ruimte op Twentse bedrijventerreinen als bijv. XL Businesspark. Met de realisatie van een laad-loskade, in combinatie met een containerterminal en een volwaardige ontsluitingsstructuur kan een forse impuls aan de ontwikkeling van XL Park als logistieke vestigingsplaats gegeven worden.</p> <ul style="list-style-type: none">• Korte omschrijving van het project <p>Het XL Businesspark Twente en Port of Twente doen gezamenlijk acquisitie om logistieke bedrijven naar Twente te halen dan wel logistieke bedrijven die willen uitbreiden voor Twente te behouden. Uit het acquisitietraject komt naar voren, dat veel logistieke bedrijven opteren voor vestiging op een bedrijventerrein met een containerterminal. Door de verwachte toename van het overslagvolume, voldoet de oorspronkelijke geplande infrastructuur niet meer. Het RBT vraagt om die reden subsidie aan om de geplande laad- en loskade geschikt te maken voor de overslag van containers en een volwaardige (nieuwe) ontsluitingsweg te kunnen realiseren, die wel is geoutilleerd op de verwachte toename van het overslagvolume. De totale benodigde extra investering teneinde de laad- en loskade geschikt te maken voor de overslag van containers bedraagt € 0,7 mln, en de extra investering in de infrastructuur bedraagt € 3,6 miljoen;</p> <ul style="list-style-type: none">• Gewenste bijdrage <p>€ 1 mln, waarvan € 700.000 voor de laad/loskade en € 300.000 voor de bijbehorende suprastructuur. De extra investeringen kunnen niet worden goedge maakt door hogere tarieven te hanteren. Het beoogde tarief is marktconform en wordt in belangrijke mate bepaald door het aantal over te slaan containers. Het hanteren van niet-marktconforme tarieven heeft een direct negatief gevolg voor het aantal over te slaan containers.</p>	
<p>1. Waarom is er een taak voor Twente?(Legitimatie)</p> <ul style="list-style-type: none">• Hoe wordt de sociaaleconomische structuur van Twente substantieel en duurzaam versterkt door het project?• Aan welke doelen van de verschillende programma's van de Agenda van Twente draagt het project bij (zie bijlage)?• Waarom is dit project van regionale betekenis?	

<ul style="list-style-type: none"> • Sluit het project aan bij beleid van Europa/Rijk/Provincie/Regio? Zo ja, welk beleid en waarom? <p>Het XL Businesspark is bij uitstek een voorbeeld van regionale samenwerking om clustering van ondernemingen met grote ruimtebehoefte uit de sectoren industrie, transport en productie te bewerkstelligen. Om de verkeerslast op de A1 en A35 te verminderen geeft Twente in de Binnenhavenvisie Twente topprioriteit aan de bereikbaarheid via het water van XL Businesspark. Dat kan alleen met de aanleg van een laad- en loskade. Zonder deze kade komen er geen watergebonden bedrijven naar het XL-park.</p> <p>De aanleg van de laad- en loskade en de beoogde lastenvermindering voor de snelwegen betreft geen stand-alone onderwerp. Het beleid van de Regio Twente is er op gericht Twente verder te ontwikkelen tot logistieke draaischijf. De strategische ligging van Twente aan internationale vervoerscorridors (A1, spoor en Twentekanal) vormen de basis voor deze ontwikkeling. De realisatie van deze ambitie is van belang voor ontwikkeling van deze stedelijke regio met topsectoren; internationale bereikbaarheid is essentieel. De regio zet bij de ontwikkeling van Logistieke draaischijf Twente vol in op logistiek bedrijvigheid. Voor de grootschalige containergerelateerde logistieke en industriële activiteiten is het XL Businesspark de logische vestigingsplaats.</p> <p>Het ministerie van infrastructuur en milieu (voorheen verkeer en waterstaat) heeft, in het kader van de tijdelijke regeling Quick Wins Binnenvaart (2e tranche), reeds een subsidie verleend om een laad- en loskade te kunnen realiseren. In de aanvraag, die heeft geleid tot de subsidiebeschikking, wordt toegelicht dat verwacht wordt dat, dankzij de kade, het overslagvolume toeneemt tot ongeveer 500.000 ton in 2040. Volgens deze prognose zou de overslag van bulkgoederen in 2014 beperkt blijven tot maximaal twee schepen per maand (33.750 ton) en in 2020 zou dit moeten zijn toegenomen tot één à twee schepen per week (135.000 ton). De ontwikkeling van het XL-park en haar kade dienen een groot landsbelang: het versterken van de internationale logistieke positie van mainport Rotterdam en Nederland.</p>	
<p>2. Consortium</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welke gemeenten zijn actief betrokken bij de ontwikkeling en uitwerking van het project? Hoe ziet het samenwerkingsverband eruit? <p>Op 18 mei 2005 is de Gemeenschappelijke Regeling Regionaal Bedrijventerrein Twente (verder te noemen GR) van kracht geworden en het Openbaar Lichaam Regionaal Bedrijventerrein Twente opgericht. Het openbaar lichaam RBT is een samenwerkingsverband van de gemeenten Almelo, Borne, Enschede en Hengelo en de provincie Overijssel. Deze partijen ontwikkelen, exploiteren en beheren samen XL Businesspark Twente, een grootschalig regionaal bedrijventerrein van ongeveer 180 hectare (netto uitgeefbaar terrein 125 hectare) ten zuiden van Almelo. Het bestemmingsplan voor XL Businesspark Twente is vastgesteld op 11 juli 2006.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Welke andere partijen (publiek en/of privaat) zijn bij het project betrokken? Wat is hun rol? <p>Het ministerie van infrastructuur en milieu (voorheen verkeer en waterstaat) heeft, in het kader van de tijdelijke regeling Quick Wins Binnenvaart (2e tranche), een subsidie verstrekt om een laad- en loskade te kunnen realiseren.</p>	
<p>3. Welke risico's zijn er aan het project verbonden?</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Financieel • Bestuurlijk • Tijd • Overig <p>Het project is afhankelijk van een substantiële bijdrage van de provincie Overijssel. Per maart 2013 is deze bijdrage nog niet zekergesteld.</p>	
<p>4. Draagvlak en Urgentie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wat is het draagvlak voor het project? (bestuurlijk, ambtelijk, andere gemeenten in Twente, burgers, bedrijven en andere instellingen/organisaties) • Waarom moet het project nu worden uitgevoerd? <p>De aanleg van de kade is een cruciale drager van het plan waar het Openbaar lichaam in 2006 mee van start gegaan. Geen los en laadkade zorgt voor een compleet andere situatie in het reeds lopende acquisitieproces met een aantal gegadigden voor het XL-park. De komst van deze partijen kan zeer bepalend zijn voor het succes voor de aankomende jaren.</p> <p>Conform de planning van het Openbaar Lichaam en de daaraan verbonden succesfactoren, de toezeggingen aan betrokken bedrijven en de subsidiecriteria van het Rijk is het van belang in 2013 te starten met de aanleg.</p> <p>In juli 2012 is het samenwerkingsverband Port of Twente opgericht. Bestaande uit private en publieke partijen in de logistieke sector worden alle krachten gebundeld om de logistieke sector tot wasdom te brengen. Port of Twente is een krachtig pleitbezorger voor de laad en loskade op het XL-park.</p>	
<p>5. Economische Efficiency</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waarom moet Regio Twente en/of de provincie mee investeren en niet de gemeente alleen c.q. samen met andere gemeenten? <p>Het betreft een samenwerkingsverband als omschreven onder 2. Het overstijgt het afzonderlijk gemeentelijk belang en vormt de sleutel tot succes om de regionale ambities in het kader van de logistieke draaischijf realiteit te laten worden. De overheidsinvesteringen in de ontsluitingsweg maken het mogelijk sneller bedrijven met goederenvervoer over water aan te trekken. In een MKBA is aangetoond dat de maatschappelijke baten van het faciliteren van extra modal shift van weg naar water hoger zijn dan de benodigde (overheids)investeringen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kan dit project ook zonder bijdrage van publieke gelden worden uitgevoerd door bijdragen van private partijen? Waarom wel/niet? <p>Er is sprake van een onrendabele top die niet via een bedrijfseconomisch verdienmodel kan worden terugverdiend.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zijn er ook andere instrumenten c.q. alternatieven overwogen? Waarom is voor deze variant gekozen? <p>niet van toepassing.</p>	

<p>6. Kortetermijneffecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wat is de zichtbaarheid van de investering voor het bedrijfsleven of de maatschappij? • Welk effect heeft het project op de korte termijn op de economie? <ul style="list-style-type: none"> ○ Bruto Regionaal Product – Werkgelegenheid - Groei (door)startende ondernemingen • Welke andere effecten treden op korte termijn op in relatie tot de doelstellingen van de Agenda van Twente? <p>Met de laad- en loskade worden de achterliggende kavels geschikt voor grootschalige logistieke bedrijven. Het doel is voor deze terreinen bedrijven aan te trekken die bulk en/of containers aan- of afvoeren en die gebruik willen maken van containervervoer via water (via de terminal op het XL businesspark Twente). Zo wordt al op korte termijn een impuls gegeven aan de overslag van containers via de binnenvaart, de vestiging van bedrijven en de creatie van nieuwe arbeidsplaatsen.</p>	
<p>7. Langetermijneffecten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wat is het langetermijneffect van het project op de economie? <ul style="list-style-type: none"> ○ Bruto Regionaal Product - Werkgelegenheid- Groei (door)startende ondernemingen - Substitutie effecten • Welke andere effecten treden op lange termijn op in relatie tot de doelstellingen van de Agenda van Twente? • Welke bijdrage levert het project -indien van toepassing- aan duurzaamheid? • Wat is de Return On Investment (ROI) van het project? Waarop is dit gebaseerd? <p>Er wordt een sterke groei verwacht van het containervervoer in en door Nederland. Wil Nederland bereikbaar blijven moet dit vrachtverkeer van de weg, naar het water worden verschoven. Hiervoor moet in het achterland wel voldoende multimodale capaciteit worden gerealiseerd en containergerelateerde bedrijvigheid plaatsvinden nabij multimodaal ontsloten inlandhubs, zoals de terminal in Hengelo en op het XL Businesspark Twente. Door bijvoorbeeld Europese Distributiecentra aan te trekken op het XL Businesspark en afspraken te maken over vervoer van containers van- en naar deze centra per binnenvaart wordt de bereikbaarheid van de mainports versterkt. Zodra de kade in gebruik nemen zorgt dat voor een ontlasting van het wegverkeer. Tevens betekent het een versterking van de keten van de logistieke infrastructuur in Twente met bedrijven die elkaar in de keten versterken.</p>	
<p>8. Status en planning van het project</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hoe ver zijn de betrokken partijen met de eigen besluitvorming omtrent het project? Wanneer is/wordt een go/no go besluit genomen? • Is er een concrete business case gemaakt voor het project? Zo ja, graag bijvoegen bij de aanvraag. Zo niet, waarom niet? • Start- en einddatum van het project? • Welke fasen kent het project en wat wordt er in iedere fase gerealiseerd? <p>Start is voorzien in 2013. Een planning is bijgevoegd als bijlage (subsidieaanvraag Regio Twente bij Rijk m.b.t. ontsluiting kades XL Businesspark Twente).</p>	

9. Totale kosten van project

- **Is er een Kosten-Baten Analyse (KBA) beschikbaar? Zo ja, graag bijvoegen bij de aanvraag. Zo niet, waarom niet?**
- **Indien er geen KBA beschikbaar is, wat zijn de kosten en opbrengsten van het project?**
- **Begroting van (meerjarige) investeringen en exploitatiekosten.**
- **Kosten per jaar (uitgavenritme) of per fase.**
- **Prijspeil van de kosten. Indien het project langer loopt, is dan indexering van de kosten noodzakelijk?**

De kades en ontsluitingsweg zijn onderdeel van een goed onderbouwde business case o.b.v. een grondexploitatie binnenhavens (bijlage: subsidieaanvraag Regio Twente bij Rijk m.b.t. ontsluiting kades XL Businesspark Twente (aanvraag in kader van decentralisatie uitkering). De verwachte baten zijn hierin gespecificeerd. De onrendabele top voor de totale gebiedsontwikkeling bedraagt € 11,3 mln (NCW-waarde1/1/2013). De benodigde middelen voor de investering in ontsluitende infrastructuur zijn een onderdeel hiervan. De totale benodigde investering in infrastructuur bedraagt € 3,6 miljoen.

Kostenraming, grondexploitatie en planning zijn onderdeel van de bijgevoegde subsidieaanvraag van Regio Twente bij Rijk m.b.t. ontsluiting kades XL Businesspark Twente.

10. Andere financieringsbronnen

- **Is het project al eerder ingediend voor een bijdrage uit de Agenda van Twente?**
- **Is het project ingediend bij andere subsidie- of geldverstrekkers?**
- **Wat is de (financiële) bijdrage van de betrokken gemeente(n)? Heeft dit geleid tot extra gemeentelijke lasten?**
- **Indien er andere partijen betrokken zijn bij het project, wat is dan hun financiële bijdrage aan het project? Is deze bijdrage eenmalig of structureel?**
- **Welke concrete financiële bijdragen zijn er op dit moment bekend? Welke afspraken zijn daarover gemaakt?**
- **Indien het project een terugverdieneffect kent (bijvoorbeeld kostenbesparing) is het dan mogelijk dat de bijdrage uit de Agenda van Twente wordt terugbetaald? Waarom wel/niet?**

Het project is niet eerder ingediend voor een bijdrage uit de Agenda van Twente. Een aanvraag bij het Rijk in het kader van decentralisatieuitkering is in 2012 afgewezen. Met provincie Overijssel wordt gesproken over een bijdrage.

Het plan wordt financieel ondersteund door zowel de provincie Overijssel als de gemeenten Almelo, Borne, Enschede en Hengelo via hun financiële participatie in het openbaar lichaam RBT, dat het XL Businesspark realiseert.

Contactpersoon (organisatie, naam, functie, telefoonnummer, e-mailadres)

Dhr. Frank Tax, gemeente Almelo, beleidsmedewerker economie, 0546-54186, f.tax@almelo.nl