

Decentralisatie Uitkering binnenhavens

De groeiprognoses voor met name het containertransport laten de noodzaak zien van een op termijn grotere inzet van de binnenvaart. Dit speelt met name op de corridors die vanuit de mainport Rotterdam en de zeehaven Amsterdam richting het achterland lopen. Om deze groei te kunnen faciliteren zijn de komende jaren op decentraal niveau investeringen nodig, ter versterking van het landelijke netwerk van binnenhavens met containeroverslagfaciliteiten. De minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) heeft daarom op 18 januari 2011 aan de Tweede Kamer aangegeven tot de invulling van de derde tranche van de Quick Wins over te gaan en besloten het restbudget van de regeling Quick Wins Binnenvaart, primair in te zetten voor een versterking van het landelijke netwerk van binnenhavens met overslagfaciliteiten langs hoofdvaarwegen. Hieraan wordt invulling gegeven door, op basis van cofinanciering, middelen beschikbaar te stellen voor decentralisatie uitkeringen voor een beperkt aantal havengerelateerde gebiedsontwikkelingen.

Na de bekendmaking in de genoemde brief van 18 januari jl. heeft het ministerie van I&M de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens(NVB) gevraagd een advies te geven over de nadere invulling van de derde tranche. Hiertoe heeft de NVB een quick scan uitgevoerd naar potentiële binnenhavenontwikkelingen. In de septembercirculaire 2011 van het Gemeentefonds is vervolgens een aankondiging van de verstrekking van het restbudget van de Quick Wins en de procesgang openbaar gemaakt.

In deze publicatie worden de criteria en de procedure voor de decentralisatie uitkering binnenhavens aangegeven.

Doel en doelgroep decentralisatie uitkering

De decentralisatie uitkering is bedoeld als stimulans voor gemeenten dan wel samenwerkingsverbanden van gemeenten en andere decentrale overheden die bereid zijn te investeren in de infrastructuur (grond, kades etc.) van een nieuw of bestaand binnenhavengebied. Private betrokkenheid in de vorm van PPS-constructies wordt daarbij niet uitgesloten. Omdat de decentralisatie uitkering via het Gemeentefonds wordt uitgekeerd, kunnen alleen gemeenten aanvragende partij zijn.

Scope

Het gaat om ontwikkelingen die op nationaal niveau als kansrijk worden gezien om een bijdrage te leveren aan de versterking van het landelijke netwerk van binnenhavens met containerfaciliteiten. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan investeringen waarmee bestaande knooppunten die zich reeds bewezen hebben, worden versterkt. Echter, er wordt niet uitgesloten dat er behoefte is aan een beperkt aantal nieuwe binnenhavens waarmee nog ontbrekende schakels in het landelijke netwerk worden ingevuld.

Bovendien dienen deze ontwikkelingen te passen binnen het beleid op het terrein van goederenvervoer en/of het ruimtelijke ontwikkelingsbeleid van de betreffende provincie of regio. Daarnaast is het van belang dat een bijdrage wordt geleverd aan de versterking van het duurzaam en professioneel binnenhavenbeheer en aan samenwerking in regionaal verband. De verwachting is dat hiermee tevens een bijdrage wordt geleverd aan een betere benutting van het hoofdvaarwegennet.

Om de groei van het containertransport zo efficiënt en duurzaam mogelijk te faciliteren dienen maritieme en continentale containerstromen over water zo veel mogelijk gebundeld te worden. Daarom is ervoor gekozen dat alleen plannen voor havens die toegankelijk zijn voor klasse V schepen en die in de directe nabijheid van groot vaarwater

zijn gelegen (tenminste klasse V) in aanmerking kunnen komen. Op de bijgaande kaart is aangegeven welke vaarwegen hieronder vallen.

Hoogte decentralisatie uitkering

De bijdrage per gemeente bedraagt maximaal 50% van het totaal van de investeringskosten minus directe baten. Onder directe baten wordt verstaan de baten voor de gemeente die voortvloeien uit de uitgifte van bedrijfsterreinen. In de meicirculaire 2012 van het Gemeentefonds zal het definitieve budget en het maximumbedrag per uitkering bekend worden gemaakt.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Bij de toedeling van middelen zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij de beleidsuitgangspunten van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Dat betekent dat de voorkeur zal uitgaan naar plannen die een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid over water van de mainports, brainport en greenports en/of aan het benutten van de belangrijkste internationale achterlandverbindingen met onze buurlanden zoals aangegeven in het internationale kernnetwerk van logistieke verbindingen dat onderdeel zal uitmaken van de Structuurvisie.

Staatssteun

Er wordt op gewezen dat gemeenten zelf verantwoordelijk zijn voor de correcte naleving van de Europese staatssteunregels. Indien er sprake is van een steunmaatregel die moet worden gemeld bij de Europese Commissie ter goedkeuring, dan dient de betrokken gemeente tijdig contact op te nemen met het Coördinatiepunt Staatssteun Decentrale Overheden van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Dat geldt ook als er sprake is van staatssteun die onder een meldingsvrijstelling valt.

Randvoorwaardelijke criteria ('knock out criteria')

Om in aanmerking te komen voor een decentralisatie uitkering dient een gemeente een plan voor een havengerelateerde gebiedsontwikkeling in te dienen dat voldoet aan de volgende eisen:

1. Er is sprake van investeringen door een gemeente (mogelijk in combinatie met andere decentrale overheden en/of private partijen) die een impuls geven aan de overslag van containers via de binnenvaart. Het kan hierbij gaan om een of meer van de onderstaande items:
 - een uitbreiding van een haven of kade t.b.v. overslag van goederen in een bestaand binnenvaargebied.
 - een nieuwe haven met een overslagkade voor goederenvervoer.
 - een (gedeeltelijke) herstructurering van een binnenvaargebied. Er kan hierbij gedacht worden aan het plaatsmaken van niet havengerelateerde voor havengerelateerde bedrijven waarbij de functionaliteit van het vaargebied wordt verbeterd;
 - nieuwe bedrijventerreinen in of in de directe nabijheid van het binnenvaargebied ten behoeve van bedrijven die gebruik zullen maken van het binnenvaargebied voor de overslag van goederen vanuit en/of naar de binnenvaart;
 - openbare weginfrastructuur t.b.v. de ontsluiting van een of meer nieuwe kades en/of nieuwe natte bedrijventerreinen;
 - investeringen in milieumaatregelen (zoals geluidschermen) ten behoeve van de vergroting van de gebruiksruijme van het binnenvaargebied.

De infrastructuur waarin geïnvesteed wordt dient een openbaar karakter te krijgen en dit openbare karakter dient ook in de toekomst behouden te blijven¹.

2. Er wordt aangetoond dat de binnenvaengerelateerde gebiedsontwikkeling past bij het regionale goederenvervoerbeleid en/of het ruimtelijke ontwikkelingsbeleid van de betreffende provincie of regio. Het plan kan aantoonbaar rekenen op de steun van de betreffende provincie of regio. Ook dient aangetoond te worden dat de gebiedsontwikkeling past bij of in ieder geval niet strijdig is met nationale of Europese plannen zoals Natura 2000, Nationaal Waterplan en Ruimte voor de Rivier².
3. Er wordt aangetoond (met een marktonderzoek naar concrete nieuwe containerstromen per binnenvaart, onderbouwd aan de hand van intentieverklaringen van private partijen) dat er voldoende marktpotentie aanwezig is voor de beoogde gebiedsontwikkeling.

¹ Hiermee wordt bedoeld dat de infrastructuur toegankelijk dient te zijn voor alle potentiële gebruikers op gelijke en niet discriminerende grondslag. Dit om te bereiken dat zo veel mogelijk bedrijven van de faciliteit gebruik kunnen maken.

² De achtergrond van dit criterium is duidelijkheid te verkrijgen over het bestuurlijk draagvlak. Daarnaast is het van belang te weten of de benodigde bestuurlijke besluiten tijdig genomen zullen worden.

4. Het havengebied waar de gebiedsontwikkeling betrekking op heeft, is gelokaliseerd aan of in de directe nabijheid van een hoofdvaarweg (minimaal CEMT klasse V vaarweg³) en dient daarmee in een directe verbinding te staan. De haven zelf is toegankelijk voor minimaal CEMT klasse V schepen. De plannen/ontwerpen moeten voldoen aan de Richtlijnen Vaarwegen, voor zover van toepassing. De gebiedsontwikkeling mag niet gelegen zijn in een zeehaven⁴.
5. Er wordt in het plan aandacht geschonken aan het duurzaam en professioneel beheer van het havengebied⁵. In dat kader dient te worden aangegeven welk exploitatiemodel zal worden gekozen en hoe het onderhoud zal worden georganiseerd. Hiervoor wordt geen rijksbijdrage verleend.
6. Het plan bevat een goed onderbouwde businesscase waarin de verwachte baten (uit gronduitgiften, huurinkomsten en additionele havengelden) van het betreffende havengebied nader gespecificeerd zijn en waarbij de onrendabele top voor de gemeente zichtbaar wordt gemaakt.
7. Het plan bevat een door de gemeenteraad goedgekeurde begroting en een dekkingsplan waarin de financiële bijdrage van de gemeente en eventueel andere decentrale overheden is aangegeven en waarin aangetoond wordt dat de kosten van de overheidsinvestering ten behoeve van de gebiedsontwikkeling, inclusief de decentralisatie uitkering, voor 100% financieel gedekt zijn.
8. Het plan voorziet er in dat de bouwactiviteiten t.b.v. de ontwikkeling van het binnenhavengebied uiterlijk in 2014 kunnen starten.
9. Het plan toont aan dat de gemeente aan haar verplichting tot het naleven van de staatssteunregels heeft voldaan.

³ Hieronder worden ook begrepen klasse IV vaarwegen waarvan opwaardering naar klasse V geprogrammeerd is in het Meerjarenplan Infrastructuur en Ruimte (MIRT). Voor het totale vaarwegennet in Nederland en de hoofdvaarwegen van klasse V of hoger zie bijlage 1.

⁴ Het betreft de havens van: Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Dordrecht, Moerdijk, Amsterdam, Zaandam, Beverwijk, Velsen/IJmuiden, Vlissingen, Terneuzen, Delfzijl, Eemshaven, Scheveningen, Harlingen en Den Helder.

⁵ Bij het streven naar een duurzaam, en professioneel beheer van een binnenhaven/havengebied wordt aandacht geschonken aan de volgende punten:

- nautisch beheer: toegankelijkheid, handhaving, vergunningen, meerjaren onderhoudprogramma's;
- havenbeheer: havenvoorzieningen, beveiliging;
- financieel beheer: havengelden, havenverordening
- functionele netwerken: functieafstemming, uniformiteit in tarieven, havenverordening;
- veiligheid en milieu: beperking van de uitstoot van emissies en van geluid;
- ruimte: betere benutting van de ruimte voor bedrijvigheid op strategische locaties aan het water;
- bereikbaarheid: ontsluiting via water en andere modaliteiten;
- organisatorische ondersteuning, zoals beleids- en financiële kaders voor (regionale) samenwerkingsverbanden;

Beoordelingscriteria

Indien men voldoet aan de bovenstaande randvoorwaardelijke criteria zal het plan door een onafhankelijke adviescommissie worden beoordeeld naar de mate waarin het plan beantwoordt aan de hoofddoelstelling:

Het leveren van een bijdrage aan de versterking van het landelijke netwerk van binnenhavens met containerfaciliteiten.

Bij de toetsing zal de adviescommissie de volgende vier criteria hanteren.

Criterium 1. Netwerkontwikkeling

subcriteria:

- De mate waarin de investeringen ten goede komen aan de bereikbaarheid van de main-brain- en greenports.
- Het binnenhavengebied is gelegen aan de belangrijkste logistieke achterland verbindingen zoals gedefinieerd in het kernnetwerk van internationale logistieke verbindingen dat is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).
- De mate waarin het plan een bijdrage levert aan het faciliteren van nieuwe containerstromen per binnenvaart.
- Het binnenhavengebied heeft naast een regionale terminalfunctie ook een logistieke draaischijffunctie ten opzichte van andere binnenhavengebieden.
- De mate waarin het plan een bijdrage levert aan de ontlasting van een of meer (inter)nationale wegcorridors in het kader van het programma Beter Benutten.
- Er is sprake van de uitbreiding van een bestaand binnenhavengebied dat zich reeds heeft bewezen met een aanzienlijke containeroverslag (ten minste 50.000 TEU aan de waterzijde). Daarbij kan er worden aangetoond dat er de afgelopen jaren sprake is van een groei van de overslagvolumes.

Criterium 2. Groei, benutting- en ontsluitingsmogelijkheden

subcriteria:

- Indien er sprake is van een uitbreiding van een bestaand havengebied is aannemelijk gemaakt dat binnen vijf jaar een volumegroei van 25.000 TEU ten opzichte van de huidige situatie zal worden gerealiseerd.
- Indien er sprake is van een nieuwe haven is aannemelijk gemaakt dat deze nieuwe voorziening na realisatie binnen vijf jaar een overslagvolume van 50.000 TEU zal hebben.
- Er zijn mogelijkheden voor verdere ruimtelijke groei van het binnenhavengebied, rekening houdend met beperkingen door andere bestemmingen (milieu, wonen, recreatie).
- De ontsluiting van het binnenhavengebied (zowel landzijdig via weg als waterzijdig en eventueel via spoor) is zodanig robuust dat hiermee de verwachte groei, die het gevolg is van de havenontwikkeling, kan worden opgevangen.

- Bij de uitgifte van beschikbare nieuwe bedrijfsterreinen wordt aantoonbaar gestimuleerd dat gebruik wordt gemaakt van de haven/terminal voor aan- en afvoer over water.
- Bedrijven die gevestigd zijn op bestaande bedrijventerreinen in de omgeving van de binnenhaven gaan gebruik maken van de gebiedsontwikkeling.
- Er is ruimte beschikbaar voor bedrijventerreinen met containergerelateerde logistieke (denk aan Europese Distributie Centra) en industriële activiteiten in de directe nabijheid van het te ontwikkelen binnenhavengebied.

Criterium 3. Regionale ondersteuning en samenwerking

subcriteria:

- Het plan wordt financieel ondersteund door de provincie of regio.
- Er wordt ten behoeve van de gebiedsontwikkeling met andere decentrale overheden samengewerkt in het kader van clustervorming en/of het professionaliseren van het haven beheer.

Criterium 4. Doelmatigheid investeringen

subcriterium:

- De omvang van de overheidsinvesteringen staat in een redelijke verhouding tot de verwachte volumegroei in de overslag.

Procedure

Gemeenten die denken te kunnen voldoen aan de randvoorwaardelijke criteria kunnen **tot en met 15 mei 2012** hun plan indienen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Aan dit plan zijn geen vormvoorschriften verbonden. Wel is het raadzaam het plan zodanig op te stellen dat het op eenvoudige wijze kan worden getoetst aan de randvoorwaardelijke criteria en de beoordelingscriteria.

Het adres is:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
t.a.v. de heer drs. H.J. Taal
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Zoals eerder is aangegeven zullen de plannen worden getoetst aan de randvoorwaardelijke ('knock out') criteria. De plannen die hieraan voldoen worden voorgelegd aan de genoemde onafhankelijke adviescommissie. Deze commissie beoordeelt de plannen door middel van een score op de genoemde subcriteria. Daarbij zullen de scores op criterium 1 en 2 zwaarder worden gewogen. Op basis van de totaalscores worden deze plannen in een rangorde gezet. Aan de hand van deze rangorde zal een advies aan het ministerie van BZK worden opgesteld voor de verdeling van het budget. Bij het bepalen van de hoogte van de uitkering is de begrote onrendabele top van de gebiedsontwikkeling uitgangspunt.

In de septembercirculaire 2012 van het Gemeentefonds zal bekend worden gemaakt welke gemeenten in aanmerking komen voor een decentralisatie uitkering. Vervolgens zal de minister van BZK op basis van de septembercirculaire 2012 de middelen beschikbaar stellen.



NIS: Alle Vaarwegen met een CEMT klasse

