



Aan  
Provinciale Staten

Onderwerp  
Participatie als vennoot in Flevokust C.V. ten behoeve van ontwikkeling multimodale overslaghaven Flevokust

1. Beslispunten

1. De ontwikkeling van de multimodale overslaghaven Flevokust aan te merken als een economische structuurversterkende ontwikkeling die past binnen de provinciale beleidskaders
2. In de opinieronde wensen en bedenkingen te uitten over het ontwerp besluit van GS om als stille vennoot deel te nemen in de op te richten commanditaire vennootschap 'Flevokust C.V.' en ter kennis te brengen aan GS;
3. In te stemmen met de 7e begrotingswijziging 2013, inhoudende een bedrag van € 5.000.000,- aan de voorziening 'risico kapitaalverstrekking' toe te voegen uit de reserve 'vervangende projecten Zuiderzeelijn-gelden' (onderdeel midden) ter afdekking van het risico dat het commanditaire kapitaal in Flevokust C.V. zijn waarde kan verliezen.
4. De 7e begrotingswijziging ongedaan te maken indien deelname aan de Flevokust C.V. niet wordt gerealiseerd. In dat geval worden de Staten worden hiervan in kennis gesteld.
5. Het 'Ondernemingsplan deel 2: Business case' geheim te verklaren en op bijbehorende wijze te behandelen.
6. Het Statenvoorstel (HB 1430747) terug te trekken uit de besluitvormingsprocedure

2. Inleiding

Op 18 december 2012 heeft het college van GS besloten over het toekennen van een 'Lening met achtergesteld karakter aan de gemeente Lelystad voor ontwikkeling multimodale overslaghaven Flevokust' (HB 1434643). Kort hierna kwam er vanuit de gemeente Lelystad nieuwe informatie met betrekking tot de businesscase, de positie van het recyclebedrijf, de benodigde/gevraagde financiële bijdrage van de provincie en de positie van de rijksoverheid werd scherper gemarkeerd. Dit was ook reden om het oorspronkelijke Statenvoorstel aan te houden en uiteindelijk te vervangen door voorliggend Statenvoorstel.

Feit blijft dat - onafhankelijk van de ontwikkelvariant - financiële participatie door de provincie Flevoland noodzakelijk is om de ontwikkeling van Flevokust mogelijk te maken.

Dit heeft tot een interne herbezinning geleid op de vorm waarin de provincie financieel participeert in de ontwikkeling van Flevokust. Deze herbezinning heeft een andere uitkomst dan eerder door GS is besloten.

Het go/no go besluit voor de ontwikkeling van Flevokust (o.a. oprichting van de CV/BV, inleg van kapitaal op basis van businesscase), zal volgens de projectplanning al voor de zomer genomen moeten worden. Dit in verband met het uitvoeren van de werkzaamheden - die voor beide varianten nodig zijn (o.a. omleggen primaire waterkering, omleggen kabels en leidingen en het ophogen 43 ha buitendijks terrein). Om de planning te halen, welke in het kader van de Beter

*Besluitvormingsronde Statendag*  
5 juni 2013 (ov) / 3 juli  
2013

*Agendapunt*

*Lelystad*  
7 mei 2013

*Registratienummer*  
1484440

*Inlichtingen*  
Drs. R.T. Wilms

*Afdeling/Bureau*  
CP

*Portefeuillehouder*  
Appelman, J.N.J.

-----  
*Thema*  
Economie en Bereikbaarheid  
-----

*Routing*

*Opinieronde Statendag*  
5 juni 2013  
-----

Benutten subsidie is afgesproken, dient er een hoog tempo aangehouden te worden. Dit vergt nu een investeringsbesluit van de initiatiefnemers (gemeente Lelystad en Havenbedrijf Amsterdam), maar ook van de andere financiële participanten (provincie Flevoland en verstrekkers van vreemd vermogen).

De bijlage bij deze nota bevat een beschrijving van nut en noodzaak van de ontwikkeling van MMOH Flevokust, de ontwikkelstrategie, toepassing van secundaire bouwstoffen en de financiële participatie van de provincie in de commanditair vennootschap.

### 3. Beoogd effect

Financieel haalbaar maken van de multimodale overslaghaven Flevokust (MMOH Flevokust) en daarmee benutten van de economische ontwikkelkansen voor de regio.

### 4. Argumenten

#### 1.1. *Flevokust is een voorziening waarmee de economische structuur en de concurrentiepositie van de regio wordt versterkt*

De ontwikkeling van een multimodale overslaghaven met containerterminal is een versterking van het industrieel logistiek profiel van de regio. Deze economische structuurversterking is van provinciaal belang. Het verbetert het vestigingsklimaat van de regio en de Metropoolregio Amsterdam. Flevokust zorgt tevens voor een verdere integratie met de Metropoolregio Amsterdam en draagt bij aan werkgelegenheid in de regio. Daarnaast draagt de ontwikkeling van Flevokust bij aan de lokale, provinciale en nationale duurzaamheidsambities op het gebied van CO<sub>2</sub>-emissiereductie en duurzaam gebruik van grondstoffen.

#### 2.1. *De provinciewet schrijft voor dat Provinciale Staten in de gelegenheid wordt gesteld wensen en bedenkingen inzake de toetreding van de provincie tot een privaatrechtelijke rechtspersoon ter kennis van Gedeputeerde Staten te brengen.*

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om te besluiten over toetreding tot Flevokust C.V. De provinciewet schrijft voor dat Provinciale Staten wensen en bedenkingen inzake toetreding kenbaar kunnen maken aan GS.

#### 2.2. *Financiële participatie van de provincie ter hoogte van € 5.000.000,- is - onafhankelijk van de ontwikkelvariant - nodig ter vergroting van het eigen vermogen van de CV/BV en daarmee een versterking van de financieringsbasis van het project en ter beperking van de financieringskosten van MMOH Flevokust*

Dit bedrag is nodig ter versterking van de financieringsbasis van het project en ter beperking van de financieringskosten. Het project moet eerst veel investeren, en dit later terug verdienen. Als er veel vreemd vermogen aan getrokken moet worden, wordt de rentelast een majeur probleem. Bij banken kan er alleen nog een redelijke rente worden verkregen als er ook voldoende eigen of achtergesteld vreemd vermogen is. De provinciale participatie vergroot het eigen vermogen en helpt daarmee bankleningen tegen gunstiger voorwaarden aan te trekken en de financieringslast te beperken.

#### 2.3. *Commanditair Vennootschap is passend voor beide uiteinden van het ontwikkelspectrum.*

Er dient een besluit te worden genomen over de participatievorm op een moment dat er nog geen duidelijkheid bestaat, waar op het ontwikkelspectrum de ontwikkeling van Flevokust uit zal komen. Hiermee is het logisch om te kiezen voor een participatievorm die voor beide uiteinden van het ontwikkelspectrum voldoet. De vorm van commanditair vennoot voldoet hier aan: de financiële ondergrens (maximale verlies) is beperkt tot het ingelegde kapitaal.

- 2.4. *Financiële participatie 'op afstand' is gewenst vanwege vermijden van vermenging van publiek en privaat belang.*

De provincie heeft in de ontwikkeling van Flevokust twee rollen: financiële participant en bevoegd gezag voor milieuvergunningen. Indien de provincie zich - als beherende vennoot - met de bedrijfsvoering van de ontwikkeling van Flevokust zou bemoeien, dan is het lastig om het publiek en privaat belang - ook naar de buitenwereld toe - te scheiden. Door op afstand te participeren is deze scheiding van petten zuiver te houden.

Mogelijkheden om op afstand financieel te participeren zijn: subsidie, (achtergestelde) lening en vennoot in Commanditaire Vennootschap.

- 2.5. *Commanditair Vennootschap biedt blijvende betrokkenheid op afstand, zodat doelstelling van de ontwikkeling van Flevokust bewaakt kan worden.*

Participatie op afstand biedt ondanks het feit dat er geen bemoeienis is met de dagelijkse bedrijfsvoering, wel de mogelijkheid om via de aandeelhoudersvergadering goedkeuring op het concept jaarplan te verlenen. Tevens wordt worden in de vergadering van aandeelhouders de uitvoering en de resultaten van het voorgaande jaarplan worden geëvalueerd.

De terugvaloptie (kleine variant) is steeds een mogelijke uitkomst als het proces van ontwikkeling van de voorkeursoptie misloopt. De Flevokust C.V. loopt bewust dit risico, waardoor er steeds een grote kans is op bereiking van het intrinsieke doel: op- en overslag van containers op Flevokust.

- 2.6. *Mogelijkheid tot revolverend inzetten van provinciale middelen (Zuiderzeelijn-gelden, onderdeel midden); commanditair vennootschap heeft gunstigste financieel profiel*  
Vanwege de beperkte hoeveelheid provinciale middelen is het wenselijk om de beschikbare middelen zoveel mogelijk revolverend in te zetten.

Bij een subsidie is geen sprake van een revolverend karakter: het is zeker dat het geld niet terug komt.

Een (achtergestelde) lening heeft wel een revolverend karakter, maar het mogelijke opwaartse rendement is kleiner dan bij het commanditair vennootschap. Bij slecht resultaat van de onderneming is er een risico dat de lening niet wordt terugbetaald.

De constructie van commanditair vennoot, heeft de mogelijkheid van winstuitkering in zich en bij uitstappen of liquidatie van de Flevokust C.V., komt de actuele waarde van het commanditair kapitaal weer beschikbaar voor de provincie.

Kortom: het potentieel opwaarts rendement is bij een commanditair vennootschap het grootst. Het potentieel neerwaarts risico is bij subsidie, (achtergestelde) lening en commanditair vennootschap gelijk: geen geld terug. Commanditair Vennootschap heeft daarmee het gunstigste profiel en er blijft de mogelijkheid om de Zuiderzeelijn-gelden voor andere regionale structuurversterkende ontwikkelingen die later in de tijd voorzien zijn te ondersteunen (revolverend karakter).

- 3.1 *Provinciale Staten zijn bevoegd buitenlijnse begrotingswijzigingen vast te stellen*  
Provinciale Staten hebben het budgetrecht en zijn bevoegd de begroting en eventuele wijzigingen vast te stellen.

- 3.2 *Provinciale Staten kan eigenstandig de bestemming van de Zuiderzeelijn-gelden 'onderdeel midden' bepalen*

De Zuiderzeelijn-gelden 'onderdeel midden' betreft geld dat door de provincie zelf is gespaard voor de medefinanciering van de Zuiderzeelijn. De provincie mag zelf bepalen waarvoor en op welke termijn deze middelen worden ingezet. Hierbij is eerder aangegeven dat deze worden ingezet voor ontwikkelingen die een structuurversterking van de regionale economie tot gevolg hebben. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Zuiderzeelijn-

gelden 'onderdeel Noord', zijn er dus geen randvoorwaarden vanuit derden (het Rijk) om deze gelden in te zetten.

### 3.3 *Er is risico van waardedaling van het ingelegde commanditair kapitaal*

De toetreding tot Flevokust C.V. zal worden aangegaan op basis van een solide en sluitende businesscase. De ontwikkeling van MMOH Flevokust heeft evenwel net als elke andere ontwikkeling het financiële risico dat de planrealisatie en uitgifte van grond anders verloopt dan voorzien. Dit brengt ook het risico met zich mee dat de waarde van het commanditair kapitaal kan dalen en op het (gewenste) moment van uitstappen lager is, of in het ergste geval verdampt is. Om dit financiële risico voor de provincie af te dekken wordt een bedrag ter grootte van het gehele commanditaire kapitaal (€ 5.000.000,-) toegevoegd aan de voorziening 'risico kapitaalverstrekking'.

### 4.1 *Bestuurlijke overeenstemming noodzakelijk*

Er wordt alleen toetreden tot Flevokust C.V en commanditair kapitaal ingelegd op het moment dat er bestuurlijke overeenstemming is over condities van toetreding en er sprake is van een solide en sluitende businesscase. Het is dus mogelijk dat er niet wordt toetreden en er geen commanditair kapitaal wordt ingelegd. In dat geval is de begrotingswijziging niet nodig.

### 5.1 *Provinciale Staten besluiten zelf over de agenda en de wijze waarop stukken worden besproken.*

De business case Flevokust bevat bedrijfsgevoelige en marktgevoelige informatie. Deze informatie dient geheim te blijven. Met dit beslispunt worden Provinciale Staten in de gelegenheid gesteld om te besluiten of zij de informatie uit de business case Flevokust wel of niet willen kennen.

### 6.1 *Tussen behandeling in het college van GS en besluitvorming in Provinciale Staten is er een nieuwe situatie en nieuw inzicht ontstaan, waarmee het verstrekken van een lening met een achtergesteld karakter niet meer de beste vorm is om bij te dragen aan de ontwikkeling van MMOH Flevokust*

Kort na behandeling in het college van GS over het toekennen van een lening met achtergesteld karakter kwam er vanuit de gemeente Lelystad nieuwe informatie met betrekking tot de businesscase, de positie van het recyclebedrijf, de positie van het rijk in het project is scherper gemarkeerd (Green Deal, Chris en Herstelwet) en de benodigde/gevraagde financiële bijdrage van de provincie. Dit heeft tot een interne herbezinning geleid op de vorm waarin de provincie financieel participeert in de ontwikkeling van Flevokust. Omdat deze herbezinning een andere uitkomst heeft dan hetgeen door het college van GS aan uw Staten met voorstel HB 1430747 heeft voorgelegd, is het verzoek van het college van GS om dat Statenvoorstel in te trekken. In dit Statenvoorstel is het nieuwe inzicht verwoordt.

### 6.2 *Statenvoorstel is in procedure gebracht, maar is aangehouden voor behandeling*

De nieuwe inzichten hebben ertoe geleid dat de portefeuillehouder het presidium heeft verzocht het in procedure gebrachte Statenvoorstel (HB 1430747) aan te houden voor besluitvorming. Deze nota besluitvorming en bijbehorend Statenvoorstel vervangen het eerder in procedure gebrachte Statenvoorstel. Met dit beslispunt wordt het eerdere Statenvoorstel uit procedure genomen.

## 5. Kanttekeningen

2.1 Gedeputeerde Staten is conform de provinciewet gemachtigd tot het aangaan van deelnemingen in vennootschappen.

3.1 *Er is een risico dat waarde van ingelegde kapitaal daalt*

De daadwerkelijk te realiseren ontwikkeling van Flevokust en de bijbehorende businesscase en de daaraan verbonden risico's zijn afhankelijk van vele factoren. Er bestaat een kans dat waarde van het commanditair kapitaal op het moment van uitstappen lager is dan de originele inleg.

3.2 *Als commanditair vennoot (Stille Vennoot), mag er geen bemoeienis zijn met de bedrijfsvoering (beheersverbod).*

Het beheersverbod kan zowel door extern handelen (het verrichten van externe beheersdaden) als door intern handelen (het uitoefenen van overwegende of beslissende invloed op het beleid) van een commanditaire vennoot worden overtreden. De commanditaire vennoot die het beheersverbod overtreedt is als gevolg daarvan - net als de beherend vennoot - hoofdelijk verbonden voor alle schulden en verplichtingen van de CV (art. 21 WvK).

De provincie is naast financiële participant in Flevokust C.V. ook bevoegd gezag (vergunningverlener).

Er is een recyclebedrijf welke kenbaar heeft gemaakt een aanzienlijk hoeveelheid grond af te willen en daarmee in de voorkeursvariant een belangrijke positie heeft. Het recyclebedrijf heeft aangegeven een grootschalige reinigingsinstallatie voor AEC-bodemassen, inclusief bijbehorende opslag voor een werkvoorraad ongereinigde AEC-bodemassen op Flevokust te willen realiseren. Een eventuele vergunningaanvraag hiervoor zal niet voor 2015 gedaan worden.

Besluitvorming over de vergunning voor de reinigingsinstallatie vindt op een later moment plaats en staat los van besluitvorming over deelname in Flevokust C.V. De deelname in Flevokust C.V. heeft tot doel om de havenfaciliteit en containerterminal mogelijk te maken.

Op het moment van de vergunningaanvraag zal worden getoetst of de aangevraagde activiteiten vergund kunnen worden. In de vergunning kunnen doel- en middelvoorschriften worden opgenomen om de risico's op eventuele milieuschade zoveel mogelijk te beperken. Eveneens kan in de vergunning worden opgenomen op welke wijze er gemonitord en gerapporteerd moet worden.

Indien uit de beoordeling van de vergunningaanvraag blijkt dat de aangevraagde activiteit te veel risico voor het milieu met zich meebrengt, dan is dat een grond om de vergunning niet te verlenen.

De opslag van AEC-bodemassen brengt - net als elke andere activiteit waarvoor de provincie vergunning verleent - mogelijk een financieel (milieu)risico voor de provincie met zich mee. Mocht het recyclebedrijf failliet gaan, dan staat de provincie waarschijnlijk aan de lat om de voorraad ongereinigde AEC-bodemassen te verwijderen en in de tussentijd te beheren.

Indien na realisatie van de reinigingsinstallatie bij handhaving blijkt dat de inrichting niet voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld in de vergunning, dan kan de vergunning worden ontnomen. Dit heeft voor het resultaat van de CV/BV geen invloed, want de gronden zijn op dat moment al verkocht aan de initiatiefnemer.



# Statenvoorstel

Registratie

1484440

Bladnummer

7

## Bijlage 1: 7<sup>de</sup> begrotingswijziging 2013

### Dienstjaar 2013 Begrotingswijzigingen exploitatie PS13/07

Provinciale Staten van Flevoland besluiten de begroting als volgt te wijzigen:

#### Mutaties begrotingsthema's

L = Lasten  
B = Baten

Thema		L	Prim.	Vorige	Mutatie	Nieuwe	Doorwerking t.o.v. 2013		
Onderdeel	Omschrijving	B	begroting	raming	2013	raming	2014	2015	2016
<b>5 Investeringsagenda</b>									
581007	Risico kapitaalverstrekking	L	-	-	5.000.000	5.000.000	-	-	-
<b>5.8 MMOH Flevokust</b>		L	60.000	60.000	5.000.000	5.060.000	-	-	-
<b>Totaal 5 Investeringsagenda</b>			19.567.407	15.859.760	5.000.000	20.859.760	-	-	-
<b>6 Bestuur</b>									
651120	Vervangende projecten Zuiderzeelijn	B	-1.000.000	-1.000.000	-5.000.000	-6.000.000	-	-	-
<b>6.5 Reserves</b>		B	-18.548.687	-37.646.437	-5.000.000	-42.646.437	-	-	-
<b>Totaal 6 Bestuur</b>			-100.069.493	-104.061.259	-5.000.000	-109.061.259	-	-	-
<b>Saldo van lasten en baten</b>			-	-	-	-	-	-	-

Aldus besloten in de vergadering van

de griffier,

de voorzitter

in enkelvoud ter kennisneming gezonden aan de  
Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

## Bijlage 2: Multimodale overslaghaven Flevokust

De provincie Flevoland heeft van meet af aan buitendijkse multi-modale overslag gezien als een essentieel element in het vestigings- en productiemilieu van Flevoland. In het Omgevingsplan zijn zoeklocaties aangewezen bij Lelystad en Almere.

Er zijn in de loop der jaren verschillende initiatieven, geïnteresseerde partijen en ontwerpen opgekomen en ook weer van tafel verdwenen. Op dit moment ligt er een concreet en kansrijk ontwerp voor de ontwikkeling van een 'nat' bedrijventerrein inclusief insteekhaven genaamd: Flevokust. Het project 'Multi modale overslag Lelystad - Flevokust' (MMOH Flevokust) heeft tot doel het realiseren van een buitendijks multimodaal (nat)bedrijventerrein met insteekhaven en containerterminal aan de noordzijde van Lelystad. Hiertoe dient de huidige primaire waterkering te worden verlegd, het huidige maaiveld van het (toekomstige) buitendijkse terrein te worden opgehoogd en een insteekhaven te worden gerealiseerd.

De gemeente Lelystad en het Havenbedrijf Amsterdam zijn initiatiefnemer en voornemens ook risicodragend met eigen middelen in de ontwikkeling van Flevokust te participeren.

Een marktpartij die (secundaire) bouwstoffen wil toepassen en upcyclen, is serieus geïnteresseerd in vestiging op en het mede ontwikkelen van Flevokust. Met het toepassen van schone secundaire bouwstoffen kunnen mogelijk de investeringskosten worden beperkt.

### Waarom Flevokust

Een multimodale overslaghaven met containerterminal versterkt de economie, het vestigingsklimaat en het productiemilieu van Lelystad en de regio.

Flevokust draagt bij tot verdere economische integratie met de Metropoolregio Amsterdam. Steeds meer wordt er samenwerking en onderlinge afstemming gezocht tussen zeehavens en binnenhavens voor het goederenvervoer naar het achterland. Mede vanwege de toenemende druk op de bereikbaarheid over de weg in de Randstad wordt vervoer over water steeds belangrijker en daarmee is een goede onderlinge samenwerking van zeehavens met knooppunten/overslagpunten in het achterland steeds belangrijker om competitief te blijven. Flevokust vervult in dit netwerk een belangrijk rol voor het vervoer richting oost- en noordoost Nederland en verder naar het Duitse en Oost-Europese achterland.

Zowel het Rijk als het Havenbedrijf Amsterdam zien Flevokust als een goede locatie voor een ontbrekende schakel in een netwerk van achterlandhavens (Circle Lines concept). Het bedrijfsleven heeft behoorlijke interesse in vestiging op Flevokust. Er is in de markt veel meer behoefte aan 'natte bedrijventerreinen' (direct aan water gelegen, buitendijks) dan aan droge bedrijventerreinen.

Flevokust ligt op een strategische locatie en kent een uitstekende multimodale bereikbaarheid. Het ligt aan de belangrijke scheepvaartroutes tussen Amsterdam - Lemmer en IJsselmeer - Meppel. Er is een goede ontsluiting over de weg via de A6, de N302 en de N307. In het ontwerp wordt rekening gehouden met (op termijn) een mogelijke aansluiting op de Hanzelijn die vlak langs Flevokust loopt. Ontsluiting via de lucht kan plaatsvinden via Lelystad Airport.

Samen met andere ontwikkelingen zoals de uitbreiding van Lelystad Airport en de opening van de Hanzelijn, versterkt Flevokust de logistieke knooppuntfunctie van Lelystad tussen de Randstad en Noord-Nederland.

Flevokust is geschikt voor een uitgebreid scala aan havengebonden en havengerelateerde bedrijvigheid. Het terrein van Flevokust zal voor een groot deel bestaan uit industrieterrein geschikt voor bedrijven tot en met milieucategorie 5. Daarnaast zal een deel bestemd worden voor transport en distributie (T&D), milieucategorie 2-3.



Met Flevokust wordt er invulling gegeven aan lokale, provinciale en nationale duurzaamheidsambities.

Dankzij Flevokust vindt er meer transport over water plaats en is er nationaal gezien minder vrachtverkeer over de weg, wat resulteert in minder CO2 uitstoot en tevens minder files. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van de Randstad en de regio Lelystad en vindt er een verdere integratie met de Metropoolregio Amsterdam plaats. Flevokust is daarom door het ministerie van I&M aangemerkt als duurzaam project en ontvangt een subsidie van € 7,4 miljoen uit het fonds Beter Benutten.

### Het project Flevokust

Het project betreft de ontwikkeling van een binnenhaven met overslagmogelijkheden voor container- en bulkvervoer, inclusief een bedrijventerrein geschikt en alleen beschikbaar voor bedrijven die bijdragen aan de overslagfunctie van Flevokust. Het totaal te ontwikkelen terrein beslaat een oppervlakte van circa 115 ha bruto.

Om de haven te realiseren en nat bedrijventerrein te kunnen ontwikkelen moet de primaire waterkerende dijk worden verlegd, moeten (hoofd-) kabels en leidingen worden omgelegd en moet het terrein ca 9 meter worden opgehoogd. Deze locatiegebonden factoren maken het terrein duur en zonder subsidie niet rendabel.

### Ontwikkelstrategie

Het ontwikkelscenario betreft een ontwikkeling van 115 hectare bedrijventerrein, waarbij een recyclebedrijf een substantieel deel van het terrein afneemt om daar eigen installaties te realiseren en het door haar verworven binnendijkse deel van het terrein op te hogen met schone secundaire bouwstoffen. Om dit mogelijk te maken is een uitzondering op het Besluit Bodemkwaliteit nodig. Hiervoor heeft de gemeente Lelystad een aanvraag onder de Crisis en Herstelwet (onderdeel innovatief experiment) bij het Rijk ingediend. Het is de bedoeling van het recyclebedrijf om het binnendijkse terrein op termijn tot buitendijks terrein te maken.

De ontwikkelstrategie is opgesteld met een bandbreedte van situaties die kunnen ontstaan als één of meer factoren zich anders ontwikkelen dan verondersteld. Zoals hiervoor vermeld wordt ingestoken op de ontwikkeling van 115 hectare bedrijventerrein met een buitenhaven en containerterminal. Hierbij is uitgegaan van een relatief snelle uitgifte van het terrein, vanwege de verkoop van een groot deel van het terrein in één keer aan het recyclebedrijf. Mocht deze verkoop in deze omvang geen doorgang vinden, dan is het realistisch uit te gaan van een lager uitgiftetempo en een daarbij passend investeringsniveau. In dat geval wordt uitgegaan van een gefaseerde ontwikkeling van - in eerste instantie - 43 hectare. Afhankelijk van de marktvraag kan later de rest van het terrein worden ontwikkeld.

### Financiële participatie provincie Flevoland

Voor de provincie is de realisatie van de havenfaciliteit en de containerterminal leidend voor de financiële betrokkenheid bij de ontwikkeling van Flevokust. Deze wordt in elk scenario gerealiseerd. Daarmee wordt de provinciale ambitie op dit terrein (Omgevingsplan 2006, College Uitvoeringsprogramma) tot uitvoering gebracht.

Er liggen 2 ontwikkelvarianten voor, welke als twee einden van een spectrum moeten worden gezien. De daadwerkelijke ontwikkeling zal hoogstwaarschijnlijk ergens hier tussen in liggen.

Onafhankelijk van de variant is financiële participatie van de provincie noodzakelijk om Flevokust te kunnen ontwikkelen

- *Voorkeursvariant (115 ha):*  
Ontwikkeling van een buitendijkse haventerrein met insteekhaven van 43 ha (bruto) met containerterminal.  
Daarnaast een binnendijks bedrijventerrein (72 ha bruto) welke met ge-upcycledede (= scho-

ne) secundaire bouwstoffen wordt opgehoogd en op termijn ook buitendijks terrein zal worden. Voor deze variant is de Green Deal met bijbehorende Crisis- en Herstelwet nodig.

- *Terugvaloptie (43 ha bruto):*

Ontwikkeling van een buitendijkse haventerrein met insteekhaven van 43 ha (bruto) met containerterminal.

Het is op dit moment nog niet te zeggen welke ontwikkeling het zal worden. De realisatie van de voorkeursvariant is voor een belangrijk deel afhankelijk van het recyclebedrijf en de toepassing van (schoongemaakte) secundaire bouwstoffen. Voor het mogen toepassen van (schone) secundaire bouwstoffen is ontheffing nodig via de Crisis- en Herstelwet (CHW). Zie hiervoor ook het punt 'Green Deal en bijbehorende Crisis en Herstelwet'.

Op afzienbare termijn (+/- mei/juni), zal bekend zijn of deze variant überhaupt mogelijk is/blijft. De betrokken partijen - ministerie IenM, gemeente Lelystad, havenbedrijf Amsterdam, provincie Flevoland - moeten dan op hoofdlijnen overeenstemming hebben over de verschillende componenten van de Green Deal, welke de kapstok vormt voor de benodigde Crisis en Herstelwetontheffingen voor Flevokust. Er bestaat daarmee een goede indicatie of de benodigde ontheffingen verkregen zullen worden en of de afspraken tussen de verschillende partijen naar ieders tevredenheid vorm kunnen krijgen. Finale duidelijkheid over de CHW zal echter pas in het najaar van 2013 komen (na goedkeuring door de Raad van Staten).

Het go/no go besluit voor de ontwikkeling van Flevokust (o.a. oprichting van de CV/BV, inleg van kapitaal op basis van businesscase), zal echter al voor de zomer genomen moeten worden. Dit in verband met het uitvoeren van de werkzaamheden - die voor beide varianten nodig zijn (o.a. omleggen primaire waterkering, omleggen kabels en leidingen en het ophogen 43 ha buitendijks terrein). Om de planning te halen, welke in het kader van de Beter Benutten subsidie is afgesproken, dient op korte termijn gestart te worden.

Dit vergt nu dus een investeringsbesluit van de initiatiefnemers (gemeente Lelystad en Havenbedrijf Amsterdam), maar ook van de andere financiële participanten die een rol spelen in de terugvaloptie (provincie en verstrekkers van vreemd vermogen).

Het recyclebedrijf zal pas daadwerkelijk gaan investeren op het moment dat er een definitieve goedkeuring van de RvS is en het bestemmingsplan is vastgesteld (+/- november 2013).

Hiermee is er geen 100% zekerheid over de positie en bijdrage van het recyclebedrijf in de gebiedsontwikkeling en de realisatie van de 115 ha. Pas over een aantal jaren zal duidelijk worden hoe de daadwerkelijke ontwikkeling uitpakt en deze zal waarschijnlijk ergens tussen deze twee uitersten van het ontwikkelspectrum uitkomen. Het is dus niet mogelijk voor de provincie om voor de twee 'varianten' een andere positie in te nemen.

Om de benodigde voortgang in besluitvorming over en de realisatie van Flevokust te houden, dient er nu besloten te worden over de financiële participatie van de provincie in de ontwikkeling van Flevokust.

Naast de beoogde financiële participatie ad € 5.000.000,-, heeft de gemeente Lelystad een EFRO-subsidieaanvraag ingediend van in totaal € 2.500.000,-. Dit betreft een Europese subsidie, waarvoor de provincie een cofinanciering van € 1.300.000,- bijdraagt. Hiervoor zijn reeds middelen gereserveerd en beschikbaar. EFRO kent een apart besluitvormingstraject.

### Toepassing secundaire bouwstoffen: Green Deal Flevokust en bijbehorende Crisis- en HerstelWet (CHW):

Belangrijke wijziging ten opzichte van de presentatie in de panoramaronde op 16 januari 2013 is, dat er nu gelijk vanaf de start, sprake is van toepassing van ge-upcycled (schoongemaakte) secundaire bouwstoffen (AEC-bodemassen) voor de ophoging van het binnendijkse terrein.

In de eerdere voorstellen was er nog sprake van tijdelijke toepassing van niet gereinigde AEC-bodemassen, welke pas na geruime tijd (+/- 20 jaar) zouden worden schoongemaakt.

Al het materiaal wat in de voorliggende ontwikkeling voor de ophoging gebruikt wordt, kwalificeert als 'vrij toepasbare secundaire bouwstof'. Dat betekent dat deze zonder milieurisico en zonder extra beschermingsmaatregelen kunnen worden toegepast.

De secundaire bouwstoffen die op Flevokust zullen worden gebruikt variëren van bouwafval (o.a. puin, beton), tot schoon gemaakt AEC-bodemassen. AEC bodemassen zijn de restproducten uit afvalenergiecentrales en zijn zonder dat deze zijn schoongemaakt niet vrij toepasbaar, vanwege componenten die kunnen uitloggen en schadelijk zijn voor het milieu. Niet schoongemaakte AEC-bodemassen moeten onder IBC-condities worden opgeslagen (inpakken, beheren, controleren). Nadat ze zijn ge-upcycled (schoongemaakt), zijn de schadelijke componenten verwijderd danwel immobiel gemaakt en daarmee niet meer schadelijk voor het milieu. Er is dan sprake van een zogenaamde 'vrij toepasbare bouwstof', welke zonder beschermende maatregelen kan worden gebruikt.

Er wordt door het reinigingsbedrijf over nagedacht om de niet schoongemaakte AEC-bodemassen tijdelijk in een vloeistofdicht depot (IBC-condities) op Flevokust op te slaan. Deze vervolgens ter plaatse in een reinigingsinstallatie op Flevokust te upcyclen tot vrij toepasbare bouwstof en deze dan - naast andere vrij toepasbare bouwstoffen - te gebruiken voor de ophoging van het (dan nog binnendijkse) deel van het terrein. De provincie is bevoegd gezag voor de reinigingsinstallatie van de AEC-bodemassen en bijbehorende opslag.

Het ophogen van het terrein met vrij toepasbare secundaire bouwstoffen is een duurzame oplossing, omdat hiermee een grondstoffenkringloop wordt gesloten en het gebruik van primaire bouwmaterialen (o.a. zand, slib) wordt uitgespaard. Om deze werkwijze mogelijk te maken is er echter een ontheffing van artikel 1 van het Besluit Bodemkwaliteit nodig: verbod voor integrale ophoging van een industrieterreinen met secundaire bouwstoffen

Deze ontheffing is te verkrijgen via de Crisis en Herstelwet (onderdeel innovatief experiment). De gemeente Lelystad heeft hier - als bevoegd gezag inzake het Besluit Bodemkwaliteit - een aanvraag voor ingediend onder de 7<sup>e</sup> tranche van de CHW.

Op dit moment is er daarnaast overleg tussen het Rijk, gemeente Lelystad en provincie Flevoland over een mogelijke 'Green Deal Flevokust'. Deze fungeert als 'paraplu' voor deze CHW-aanvraag en hierin worden - specifiek voor de toepassing van secundaire bouwmaterialen op Flevokust - afspraken gemaakt om inzet van de desbetreffende partijen duidelijk te maken.

### Initiatiefnemers en financiering

Het Havenbedrijf Amsterdam en Gemeente Lelystad willen gezamenlijk de ontwikkeling van het havengebied ter hand nemen en hebben het voornemen daarvoor een CV/BV constructie op te zetten. Zie hiervoor ook 'Voorgenomen opzet van publiek - publieke samenwerking en toelichting op Commanditair Vennootschap'. Gemeente Lelystad en havenbedrijf Amsterdam brengen beiden € 5 miljoen aan commanditair kapitaal in Flevokust C.V. in.

De CV/BV beoogt een gebied van 115 ha binnendijks en buitendijks terrein tot ontwikkeling te brengen en heeft daarvoor van het Rijk een subsidie in het kader van Beter Benutten toegezegd gekregen van 7,4 miljoen euro. Een belangrijke voorwaarde voor de rijkssubsidie is dat de haven in 2014 operationeel moet zijn. Dit wordt vanwege verschillende redenen niet gehaald. Momenteel wordt door de gemeente Lelystad uitstel van de deadline van een operationele haven tot 31 december 2015 bepleit bij het ministerie van IenM. Dit blijft een ambitieuze planning, waarbij uiterlijk in het vierde kwartaal van 2013 met de uitvoering dient te worden gestart.

Tevens wordt door de gemeente Lelystad een EFRO-subsidie - inclusief een provinciale cofinancieringsbijdrage - van in totaal € 2,5 miljoen (excl. BTW) aangevraagd. Hiervoor is binnen het OP-West programma (EFRO) nog ruimte. EFRO is een financiering van de onrendabele top en besluitvorming hierover volgt op het moment dat de financiële besluitvorming bij de andere partijen definitief is (verwachting tweede/derde kwartaal 2013).

Daarnaast hebben de gemeente Lelystad en het Havenbedrijf Amsterdam bij de provincie Flevoland het verzoek neergelegd voor een financiële bijdrage van € 5 miljoen ter vergroting van het eigen vermogen van de ontwikkelmaatschappij Flevokust voor de ontwikkeling van Flevokust. De verhoging van het eigen vermogen is noodzakelijk om bij externe financiers acceptabele condities voor het aantrekken van het benodigde vreemd vermogen te kunnen verkrijgen.

### Voorgenomen opzet van publiek - publieke samenwerking en toelichting op Commanditair Vennootschap

De gemeente Lelystad en Haven Amsterdam zijn voornemens om samen het project Flevokust te ontwikkelen. De intentie is om de uitvoeringsorganisatie in een zogenaamde CV/BV-constructie vorm te geven.

Het voorstel is om als provincie als Commanditaire Vennoot toe te laten treden in deze constructie. Dus niet ook als beherende partij in het Besloten Vennootschap deel van de constructie.

De keuze van een bepaalde rechtsvorm voor een op te richten ondernemingsvorm is afhankelijk van een groot aantal factoren, zoals: (i) de betrokkenheid van andere partijen, (ii) de gewenste fiscale positie, (iii) de wijze van financiering, (iv) de gewenste beperking van aansprakelijkheid, (v) het doel van de onderneming, (vi) de behoefte aan continuïteit, etc. Een belangrijke keuzebepalende factor is de fiscale positie die de nieuwe organisatie zal innemen. Vanwege de belangrijke financiële gevolgen die de belastingheffing kan hebben, zal de fiscale positie in veel gevallen zelfs de doorslag geven bij de keuze voor een bepaalde juridische structuur. De fiscale voordelen van een CV zijn voor de gemeente en havenbedrijf Amsterdam doorslaggevend geweest in de keuze van de CV/BV-constructie.